

Kalsbeek-Jasperse

jaren loopt. Dat is naar de opvatting van de commissie een veel belangrijker probleem dan wat er tussen 26 maart en vandaag is gebeurd.

De heer **Van Oven** (PvdA): Er blijft een spanning zitten tussen het feit dat de minister op 26 maart zo verbaasd was en het feit dat hij tevoren op hoofdlijnen geïnformeerd was. Het gaat natuurlijk altijd om indrukken. Toonde de minister zich verbaasd over het geheel in de zin van: "Asjemenou, wat je me nu vertelt, daar had ik nog nooit van gehoord!'"? Of was het meer verbazing op deelmomenten naar aanleiding van deelinformatie?

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse**: Het is jammer dat we daar geen video van hebben gemaakt. Onze indruk is dat hij inderdaad verbaasd was, dat hij schrok van de veelheid, de portee, de urgentie zoals wij die op dat moment schetsten. Wij hebben daar ook nog een aantal dingen gezegd die later niet in ons rapport terecht zijn gekomen. Als u een vraag blijft houden over de tegenstrijdigheid van het "op hoofdlijnen geïnformeerd zijn" en "de verbazing op 26 maart" zult u de minister daar primair op moeten bevragen. Wij hebben niet meer gedaan dan zo verantwoord mogelijk opschrijven hoe het is gegaan: op hoofdlijnen, gedeeltelijk en geheel geïnformeerd.

De heer **Van Oven** (PvdA): Als u tijdens dat gesprek zoveel verteld heeft over zoveel verschillende onderdelen, zelfs nog meer dan uiteindelijk in het rapport terecht is gekomen, waarom heeft u dan niet dat cijfer van 15.000 kilo genoemd, waarvan u wist dat het wel bij het college van PG's bekend was?

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse**: Ik heb daar op dat moment niet aan gedacht. Ik sluit zelfs niet uit dat ik het gezegd heb, maar ik ben daar niet zeker van. Ik ben er wel absoluut zeker van dat ik het heb gehad over een waarde van miljarden gulden. Als je de dagprijs weet – en de minister van Justitie zal die prijs ook weten – dan leidt een rekensommetje al gauw tot een getal van meer dan 15.000 kilo. 15.000 kilo is nog maar 1,2 mld.

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Voorzitter! Ik blijf hier toch verbaasd

over. Wat verstaat de commissie onder de "hoofdlijnen" die in oktober zouden zijn gepresenteerd? In de gevoerde gesprekken moet toch een bepaalde context zijn ontstaan en ik neem aan dat bekend werd dat het over parallelimporten ging en over miljarden.

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse**: Ik heb echt antwoord gegeven op die vraag. Ik heb aangegeven hoe wij tot deze formulering zijn gekomen. Wij hebben de gesprekspartners van de minister en de minister zelf gesproken en wij hebben de minister gevraagd nog even na te kijken wat er in het gesprek gewisseld is. Daaruit komt de conclusie dat er op hoofdlijnen is geïnformeerd, gecombineerd met onze ervaring op 26 maart.

Mevrouw **Scheltema-de Nie** (D66): Mevrouw Kalsbeek kan dus niet meer zeggen dan dit? Kan zij niet een soort context aangeven?

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse**: Neen, ik kan hier niet meer over zeggen.

Mevrouw **Halsema** (GroenLinks): Een van de 250 mensen die de commissie heeft gesproken, is secretaris-generaal Borghouts. Op welk moment heeft zij met hem gesproken en was zij toen al op de hoogte van de bijzondere bevindingen?

Mevrouw **Kalsbeek-Jasperse**: Dit lijkt mij een opzetje naar een serie vragen waarop ik geen antwoord kan en wil geven, omdat wij hebben afgesproken met de mensen die wij hebben geïnterviewd dat wij in het openbaar geen verslag zouden doen van de gesprekken. Wij hebben hem overigens in april gesproken, als dat voor mevrouw Halsema van belang is. Deze informatie wil ik nog wel kwijt. En hiermee ben ik gekomen aan het eind van mijn beantwoording.

De **voorzitter**: Ik heb de indruk dat de verschillende woordvoerders het voor dit moment eens zijn met mevrouw Kalsbeek. Zij lijken zeer tevreden.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een

nader te bepalen tijdstip over de motie te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 15.50 uur tot 16.00 uur geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) (25910).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Stroeken** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Het belang van de consument staat voorop bij de te wijzigen Wet personenvervoer voor het taxivervoer. Het belang van de consument vereist echter ook een gezonde, stabiele taxibranche, waarin kwaliteit, service, efficiency en veiligheid gegarandeerd zijn. Marktwerking is daarbij mogelijk, mits met de belangen van de consument, maar ook van de ondernemer en de werknemers in het veld in voldoende mate rekening wordt gehouden. Doorgeschoten marktwerking kent alleen verliezers.

De taxi is een belangrijk onderdeel van de totale vervoersketen. Het is vaak het sluitstuk in het voor- en natransport, maar ook steeds meer – meestal voor korte afstanden – voor het privé-transport, een alternatief voor de eigen auto. De taxi levert op die wijze een bijdrage aan de verbetering van de leefbaarheid en de bereikbaarheid en tevens aan het terugdringen van de congestie.

De CDA-fractie heeft in het verleden niet onwelwillend gestaan ten opzichte van de deregulering van de taxibranche, mits voldoende rekening werd gehouden met de belangen van consumenten, taxiondernemers en werknemers. Het CDA is ingenomen met het feit dat de regering het CDA-voorstel tot tijdelijke intrekking van een vergunning in de vorm van schorsing heeft overgenomen. Wij zien overigens graag dat dit wordt geëvalueerd bij de tussentijdse evaluatie. Dat is ook de wens van de branche.

Zelfregulering is een belangrijk CDA-uitgangspunt. Zeker in een overgangsfase kan men daarbij wel

Stroeken

eens enige extra regulering gebruiken. Dat kan noodzakelijk zijn in het belang van alle partijen. Negatieve ervaringen in het buitenland, hoewel ook omstrede en bestreden, bewijzen de noodzaak daarvan. In de brief van de minister van 9 juni jl. geeft de minister een zeer rooskleurige interpretatie van de buitenlandse ervaringen. Alle buitenlandse ervaringen zouden volgens de minister de juistheid van het voorliggende voorstel ondersteunen. De CDA-fractie laat die interpretatie voor rekening van de minister en wacht de ontwikkeling af.

Het onderhavige voorstel is zeer ingrijpend voor de taxibranche. Het CDA vindt het jammer dat het kabinet er niet in is geslaagd tot overeenstemming te komen met de circa 2500 bedrijven met ongeveer 25.000 taxichauffeurs. De belangen in de branche lopen nogal uiteen, zo is ons gebleken.

Een status aparte voor sommige delen van het land, bijvoorbeeld de grote steden of Schiphol, is niet aan te bevelen. Het grootste deel van het taxivervoer vindt overigens buiten de kaders van de huidige wet plaats op basis van het zogenaamde contractvervoer, onder andere voor zieken, gehandicapten en het onderwijs. Hierbij wordt op basis van een scherpe calculatie en meestal een Europese aanbesteding een contract afgesloten. Marktwerking en concurrentie zijn daarbij uitgangspunt.

De ervaringen met de deregulering in de Leidse regio zijn niet negatief, zo blijkt uit een evaluatie opgesteld door KPMG, hoewel daar ook weer forse kritiek op is geleverd. Echter, bij een markt gedomineerd door eigen rijders en niet door enkele grote taxiondernemers, zal het concurrentiegedrag fors toenemen, zo luidt een conclusie. Voorts neemt de rentabiliteit van de bedrijven af, stijgt het serviceniveau door het toegenomen aantal taxi's en ontstaat meer werkgelegenheid. Dat lijkt een goede zaak. Overigens, in de commentaren wordt erop gewezen dat dit vooral, en eigenlijk uitsluitend, geldt voor het contractvervoer en niet voor datgene wat hier wordt onderzocht. Er is ook sprake van een minimum- en een maximumtarief in de Leidse regio. Welke conclusies verbindt de regering hieraan bij dit wetsvoorstel? Vandaag om 15.00 uur dient er een kort geding. Heeft dit

consequenties voor de wet of de behandeling ervan in deze Kamer?

Het systeem van het particuliere taxivervoer wordt sterk geliberaliseerd. Daar is op zichzelf niets op tegen, mits de bestaanszekerheid van de betrokken werknemers niet onevenredig wordt aangetast. De regering stelt dan ook voor om de tarieven niet onmiddellijk geheel vrij te geven. In een overgangsfase is een maximumtarief aanbevelenswaardig. Dat vinden wij een goede zaak. Daarmee gaat de regering overigens op de stoel van de ondernemer zitten. In de nota naar aanleiding van het verslag gebruikt de regering deze zinsnede om het eventueel invoeren van een minimumtarief af te wijzen.

Het Koninklijk Nederlands vervoer (KNV) stelt zelf voor om een uniform tarief voor het hele land in te stellen. Over regulering gesproken! Zonder minimumtarief is het mogelijk dat veel nieuwe taxi's verschijnen, waarvan de chauffeurs een andere baan hebben en in deeltijd, namelijk op spitsuren, de taxikrenten uit de pap halen, tegen afbraaktarieven. De reguliere taxibedrijven hebben dan het nakijken, wat niet de bedoeling van de wetgever is. Vandaar dat de CDA-fractie, mede naar aanleiding van het advies van onder andere het Overlegorgaan personenvervoer en het standpunt van de Raad van State, bepleit om ten minste in de overgangsfase naast een maximumtarief ook een minimumtarief vast te stellen, zoals in de Leidse regio. Liberalisering in combinatie met dreigende aantasting van de bestaanszekerheid van velen wordt daarmee voorkomen. Of vindt de regering het voorstel van KNV om tot tijdelijke instelling van een tarief voor heel Nederland over te gaan beter? De CDA-fractie heeft over het minimumtarief een amendement ingediend.

Tegen de volledige afschaffing van het capaciteitsbeleid bestaat begrijpelijkerwijs forse weerstand. Wordt het besluit tot definitieve afschaffing van het capaciteitsbeleid na uiterlijk vier jaar nog aan de Kamer voorgelegd? Zo nee, is het dan niet verstandig het wetsvoorstel zo te wijzigen dat na alle overgangsmaatregelen nog een laatste beoordeling van de Kamer mogelijk is? Ik verwijs hierbij naar adviezen van het Overlegorgaan personenvervoer, KNV en vele anderen. Het CDA

zal hierover een amendement indienen.

Er hebben ons veel brieven bereikt over snorders of illegale taxivervoerders, die fors bestreden dienen te worden. De regering denkt daarvoor voldoende voorzorgsmaatregelen genomen te hebben. De CDA-fractie wacht het resultaat hiervan af. De duidelijke markering van de taxi door een apart kenteken, zoals in de wetswijziging is beoogd, is daarbij van groot belang. Dit zal dan ook zo spoedig mogelijk aanwezig moeten zijn. Hoe is de stand van zaken hierbij?

Bij grotere openbaarvervoersbedrijven is de taxigroep vaak slechts een van de onderdelen. Kan de minister garanderen dat het onmogelijk is dat subsidiemiddelen van de ene bedrijfspoot naar de taxipoot worden verschoven wat betreft voorbereiding, uitvoering en overhead? Volgens het CDA mag er geen oneigenlijke concurrentie ten nadele van solotaxibedrijven ontstaan.

Wij zijn bezorgd over de lastenverzwaring bij de start van het nieuwe taxiregime. Zaken als boordcomputers en een chauffeurspas kosten geld. Wordt hiermee voldoende rekening gehouden bij de vaststelling van het maximumtarief? De afschrijving van goodwill is mogelijk, maar kan deze over een periode van meer dan vier jaar uitgesmeerd worden? Hierover bestaat nog onduidelijkheid, is ons gebleken.

Het CDA ondersteunt het medegebruik van infrastructuur, zoals busbanen en andere voor het openbaar vervoer bestemde voorzieningen. In de praktijk werkt dit in sommige steden heel goed. De vraag is hoe dit geregeld kan worden in heel Nederland. De aanpassing van de taxistandplaats ten gevolge van de invoering van de wetswijziging wordt op dit moment door het IPO en de VNG onderzocht. Hoe is de stand van zaken?

In het kader van de lastenverlichting voor burgers mogen gemeenten op korte termijn niet worden opgezadeld met hoge investeringen ten gevolge van deze wet. Binnen het normale onderhouds- en investeringsprogramma kan een gemeente over een langere periode wel investeren in dergelijke maatregelen. Zolang dit niet mogelijk is, kan het principe van first in, first out in de praktijk niet

Stroeken

worden afgeschaft. Voor iedere taxi een ander tarief, aan de buitenkant gemarkeerd, opgesteld in visgraatstandplaatsen, het klinkt als een sprookje. Zeker op de korte termijn is dit niet haalbaar. Daarom is er ook een overgangstermijn.

Het is wenselijk nauwgezet de vinger aan de pols te houden bij het treffen van maatregelen via algemene maatregelen van bestuur om de 24-uursverplichting te handhaven. Op de kortst mogelijke termijn dienen onzes inziens hiervoor maatregelen overwogen te worden. Evaluatie na één jaar duurt te lang. Taxivervoer moet bij calamiteiten en bij andere knelsituaties op ieder moment van de dag en de nacht beschikbaar zijn. De CDA-fractie wil in ieder geval de 24-uursverplichting handhaven en vraagt de regering overleg te voeren met het taxibedrijfsleven om met deugdelijke afspraken hieromtrent te komen en de Kamer hierover op korte termijn te informeren. Ik overweeg op dit punt in tweede termijn een motie in te dienen.

De chauffeurspas kan een belangrijk middel zijn bij de versterking van de taxibranche. Het KNV bepleit het opnemen van het softi-nummer op deze chauffeurspas. Daarover lezen wij niets in de stukken van het departement. Is dit mogelijk, het liefst van meet af aan? Het Koninklijk Nederlands vervoer en het Overlegorgaan personenvervoer onderschrijven de wenselijkheid van een bewijs van goed gedrag ten behoeve van de chauffeurspas met eenvormige criteria bij uitgifte door de gemeente. Tegelijk vragen zij om aanscherping van de voorwaarden middels een aanpassing van de Wet justitiële documentatie. Hoe is de stand van zaken hierbij? Hoe wordt er een relatie gelegd met tussentijds crimineel gedrag c.q. de justitiële registers indien chauffeurs ontoelaatbaar over de schreef zouden gaan?

De CDA-fractie wacht de antwoorden van de regering af. Verantwoorde marktwerking zal mijn fractie ondersteunen. De belangen van de consument, maar ook van de taxiondernemingen en de werknemers dienen daarbij in redelijkheid gegarandeerd te zijn, anders wordt het paard achter de taxi gespannen.

□

De heer **Luchtenveld** (VVD):
Mevrouw de voorzitter! De VVD-

fractie is blij dat het kabinet voortgaat met de in het regeerakkoord opgenomen deregulering van het taxivervoer, waarmee Paars I een aanvang maakte. Het wetsvoorstel dat thans voor ons ligt, heeft een lange voorgeschiedenis. Het begon met de werkgroep-Jonker, destijds ingesteld in het kader van een uitwerking van de marktwerking deregulering en wetgevingskwaliteit. Vervolgens was er de nota "Naar meer klantgericht taxivervoer", besproken met de Kamer in een notaoverleg in september 1997. Wij gaan dus bepaald niet over één nacht ijs. Het wetsvoorstel verwoordde de uitkomsten van het notaoverleg met de Kamer prima, al zijn er op onderdelen nog wel de nodige vragen, ook over de uitvoerbaarheid. Die zijn in de schriftelijke behandeling uitvoerig aan de orde gekomen. Toch heb ik er ook nog een paar.

De minister heeft lang de tijd genomen voor de nota naar aanleiding van het verslag, veel overleg gevoerd, waarvoor waardering bestaat, maar helaas geen overeenstemming weten te bereiken met de branche, althans zeker niet de gehele branche. Met name vanuit de grote steden is er nog veel verzet van de zijde van de daar gevestigde taxiondernemers. Dat is jammer, want we hadden graag een groter draagvlak gezien en overtuiging op basis van argumenten, maar de Kamer heeft ook de doelen van het wetsvoorstel in het oog te houden: meer klantgericht taxivervoer en een groter aandeel voor de taxi's in het vervoersbeleid. Ook dat moet zeer zwaar wegeen als wij tot een eindafweging komen.

Taxiondernemers, met name in de grote steden, die zich verzetten tegen het wetsvoorstel, zijn er vooral ongerust over dat zij niet eerlijk kunnen concurreren, mede als gevolg van de omstandigheid dat zij dure vergunningen of goodwill-rechten, dan wel aandelen hebben moeten kopen en nieuwe ondernemers dat straks niet meer hoeven. In de dagvaarding van het kort geding dat vanmiddag dient, is een bedrag genoemd dat varieert van f 35.000 tot f 240.000 dat sommige ondernemers zouden moeten betalen voor het verkrijgen van een vergunning. Ik denk dat het juridisch niet helemaal klopt, maar in ieder geval heeft een aantal ondernemers veel geld betaald, op basis van de

wet of op basis van andere afspraken. In ieder geval meent men daardoor in een oneerlijke concurrentiepositie te komen.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Luchtenveld zegt dat die praktijk juridisch niet zou kloppen. Ik vind dat hij die uitspraak moet toelichten. Volgens mij is er gewoon sprake van goodwill. Als je een bedrijf overneemt, neem je ook de goodwill over en daar staan vaak forse bedragen voor. Waarom zegt hij dan dat het juridisch niet juist zou zijn?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik zei dat de formulering die is gekozen, al dan niet juridisch juist is. Er wordt namelijk ook wel eens gesteld dat er voor de vergunning is betaald. Er is vaak ook sprake geweest van allerlei bedragen die in het kader van een vennootschap onder firma werden betaald. Ik vraag de minister om nader in te gaan op deze problematiek, opdat volstrekt duidelijk is wat de positie van die ondernemers is. Ik denk dat we dat zorgvuldig moeten wegen. In hoeverre hebben we hier te maken met een oneerlijke concurrentiepositie die gaat ontstaan na de inwerkingtreding van deze wet?

De heer **Van Bommel** (SP): Mijn vraag richt zich meer op de bestaande situatie. Dat is een situatie waarin er in de grote steden fors betaald wordt voor het verkrijgen van een vergunning, althans voor de goodwill. Wat is de mening van de VVD-fractie over het veranderen van deze situatie? Het is toch een groot probleem voor deze mensen als zij gedupeerd raken doordat zij met een vergunning zitten die bij overname niets meer waard is.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij zijn van mening dat wij als wetgever zorgvuldig moeten zijn. Wij moeten alle belangen zorgvuldig wegen. Ik heb er net een aantal genoemd op basis waarvan je wel zou moeten kiezen voor deregulering van het taxivervoer. Als je gevestigde rechten aantast, moet je dat wel zorgvuldig doen. De vraag is in hoeverre er sprake is van daadwerkelijk gevestigde rechten en ook legaal gevestigde rechten. Er is bijvoorbeeld discussie over, in hoeverre het overdragen van vergunningen mogelijk is en in hoeverre het legaal gebeurd is. Dat is een interessant

Luchtenveld

punt in deze discussie. Het tweede punt is dat er meer groepen zijn in deze samenleving – denk aan de huisartsen in het verleden – die in het verleden goodwill hebben betaald en waarvoor de wetgeving is gewijzigd. Het kan natuurlijk niet zo zijn dat de samenleving zo star is dat je nooit meer iets zou kunnen veranderen. Maar als je iets verandert, moet je het wel zorgvuldig doen. Daar gaat de discussie vandaag ook over.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Luchtenveld heeft het over zorgvuldig handelen en over de groep die de rechten op dit moment heeft. Er is een bestaande praktijk. Vindt hij het dan zorgvuldig als mensen door een wetwijziging in één klap dat hele bedrag kwijt zouden zijn?

De heer **Luchtenveld** (VVD): In de eerste plaats wil ik graag weten om hoeveel mensen het precies gaat. Daar hebben we nogal wat verschillende signalen over gekregen. Mijn indruk is dat het zich vooral concentreert in de grote steden en dan in belangrijke mate in de stad Amsterdam. Wij praten hier wel over een regeling voor het hele land. Bovendien gaat het nu in belangrijke mate om straattaxivervoer. Het contractvervoer blijft in stand en dat is ook een belangrijk onderdeel. Daarenboven is de verwachting dat er meer vraag zal komen naar taxi's na aanneming van dit wetsvoorstel. Dat geeft een andere mogelijkheid om te compenseren. Voorts zijn er nog fiscale maatregelen. Ik verzoek de minister nader in te gaan op het totale pakket, juist omdat wij als wetgever buitengewoon zorgvuldig te werk moeten gaan.

Ik vraag verder naar de financiële dekking voor de belastingmaatregelen die in het wetsvoorstel zijn genoemd, evenals in het persbericht bij de nota naar aanleiding van het verslag. Sommige zijn al ingevoerd, heb ik begrepen. Kan worden aangegeven wat de omvang van die maatregelen zal zijn en wat het beslag daarvan is op de rijksbegroting?

Voorzitter! Het kabinet verwacht veel van deze deregulering, de VVD ook. De Kamer wordt overstelpt met brandbrieven over onder meer situaties in het buitenland. Gesteld wordt dat het buitenland aantoonbaar dat deregulering niet zou werken. Het kabinet stelt echter dat de

voorbeelden uit het buitenland slecht vergelijkbaar zijn. Wij constateren dat er geen zekerheid is over de wijze waarop deze deregulering uitpakt. De situatie in het buitenland toont zeker niet aan dat het beoogde beslist niet kan. Er zijn voorbeelden die lijken aan te geven dat het veel voordelen oplevert. Wij zijn het er echter mee eens dat de buitenlandse markten vaak anders zijn dan de Nederlandse markt. Wij vinden dan ook dat wij er verstandig aan doen zorgvuldig te monitoren en te evalueren. Wij hebben dat ook afgesproken. In de motie-Remkes c.s., ingediend in een notaoverleg, is dit aangescherpt.

Vooralsnog zijn wij niet overtuigd van de wenselijkheid de evaluatie-termijn verder op te rekken en het eindbeeld eventueel pas te bereiken in 2004. Het kabinet ziet met de VVD veel voordelen in deregulering. Waarom de burger dan langer laten wachten op prijsverlaging en meer klantgericht taxivervoer? Gaarne een nadere argumentatie van de minister. Ik heb in overleg met anderen een amendement voorbereid dat ik overweeg in tweede termijn in te dienen. Ik merk op dat wij de argumentatie in de nota naar aanleiding van het verslag voor deze nota van wijziging op dit punt – het oprekken van twee naar vier jaar – niet erg steekhoudend vinden. Wij denken dat wij de beoogde doelen eerder moeten bereiken en dat het tijdstraject dat in het oorspronkelijke wetsvoorstel is neergelegd buitengewoon zorgvuldig is. Laten wij bovendien niet vergeten dat de eerste nota al in 1996 is verschenen. Is het echt nodig dat wij acht jaar over een wetgevingstraject gaan doen? Dat lijkt mij erg lang. Ook wat dit betreft verneem ik graag een nadere reactie van het kabinet.

De heer **Stroeken** (CDA): De heer Luchtenveld zegt: er is geen zekerheid over de manier waarop de deregulering uitpakt. Dat ben ik met hem eens. Hij vraagt daarbij: waarom zou je de burger langer moeten laten wachten op prijsverlaging? Die zekerheid heeft hij dus wel?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Zekerheid is er niet, heb ik gezegd op basis van ervaringen in het buitenland. Bij het notaoverleg en ook vandaag hebben wij de verwachting uitgesproken dat het aanvaarden van dit wetsvoorstel de

effecten oplevert die door het kabinet zijn verondersteld. Wij zijn op weg naar een deregulering die naar verwachting leidt tot meer gebruik van taxi's, meer concurrentie en prijsverlaging. Wij geloven daarin. Alleen kunnen wij niet zeggen: bepaalde landen hebben in precies dezelfde marktsituatie dit ook ingevoerd en dus zal het bij ons wel zo werken. Die hardheid kunnen wij niet garanderen. Wij gaan monitoren en evalueren om bij te sturen als het fout gaat. De overtuiging dat het werkt, hebben wij natuurlijk wel.

De heer **Stroeken** (CDA): De verkorting van de overgangperiode motiveert u met de vraag: waarom de burger nog langer op prijsverlaging laten wachten? De CDA-fractie hoopt dat alles uitkomt op de wijze zoals hier in de schoonste dromen voorspeld wordt, maar is daar niet helemaal van overtuigd.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Het kabinet heeft in 1996 de nota "Naar meer klantgericht taxivervoer" ingediend en heeft aangekondigd dat het eindbeeld in 2002 bereikt zal zijn. Het kabinet verwacht daar een heilzame werking van; anders schrijft het zo'n nota niet. Vervolgens komt er, na overleg met de Kamer, een wetsvoorstel. Dat betekent dat wij een doel voor ogen hebben en dat wij dit zo snel als verantwoord is, willen bereiken. Wij zijn er niet van overtuigd dat het niet verantwoord is om ernaar te streven dat doel in 2002 te bereiken, gegeven het feit dat wij al lang over dit wetgevings-traject doen en ook gegeven het feit dat uitstel kennelijk niet leidt tot een groter maatschappelijk draagvlak. Dus zeggen wij: laten wij snel de knoop doorhakken, laten wij snel maar zorgvuldig dat traject volgen en laten wij ervaring opdoen. Dat is op dit moment onze insteek, maar ik heb gezegd dat ik de reactie van de minister daarop graag afwacht.

Een andere vraag die wij nog hebben, is waarom wij op rijksniveau vakbekwaamheidseisen blijven voorschrijven. Bij andere operaties wordt dit juist overgelaten aan de brancheorganisaties. Waarom trekt het kabinet bij dit soort voorstellen niet één lijn? Ik noem de makelaars. Daar is het uitdrukkelijk de bedoeling dat de brancheorganisatie de vakbekwaamheidseisen gaat stellen. Overigens is dit een onderdeel van het besluit taxivervoer, als ik op dit

Luchtenveld

punt goed ben geïnformeerd. Het is de vraag in hoeverre vandaag al amendementen daarop aan de orde moeten worden gesteld, dan wel of dit in een later stadium ook nog kan. Het lijkt mij goed voor de discussies om nu duidelijkheid te krijgen.

De VVD dringt aan op een spoedig nader overleg van het kabinet met Schiphol over de problematiek daar, wat ons betreft met als doel beëindiging van de status aparte. Ga je naar een vrije markt en vrije concurrentie, dan is het goed dat Schiphol daarin wordt betrokken, misschien via een overgangstermijn. Het is niet goed als de status aparte wordt gehandhaafd.

Wij verzoeken de minister nadere mededelingen te doen over het onderzoek naar de investeringskosten van gemeenten voor infrastructurele aanpassingen rond de taxistandplaatsen. Ik doel bijvoorbeeld op het visgraatparkeren van de taxi's. Het is de bedoeling dat de burger straks op de voorruit van de taxi kan zien wat het tarief is. Wat zijn de verschillende tarieven van de verschillende taxi's? Er moet gekozen kunnen worden voor een bepaald type taxi, een wat duurdere en grotere auto met een hoger tarief dan wel een wat kleinere auto met een wat lager tarief. De burger moet op zo'n taxi kunnen aflopen en die moet ook gelijk kunnen weggrijpen. Als ze allemaal in een rij staan, ontstaan er, zeker met de commotie die er nu nog is in de taxiwereld, opstoppingen of moeilijke verkeerssituaties. Het mag niet voorkomen dat er lang moet worden gewacht voordat men kan vertrekken of dat toch, om praktische redenen, de voorste taxi wordt gekozen. Er is nader inzicht voor nodig. Het onderzoek is in januari 1999 gestart. Is er al een tussenrapportage of een zicht op de uitkomsten? In hoeverre is in de toekomst een financieel probleem te verwachten?

Voorzitter! Wij hebben minder behoefte aan het onderhandelen van de burger in de taxi. Wij willen daarom erg graag dat de tarieven op de voorruit zichtbaar zijn en overigens ook in de auto. Als het wetsvoorstel wordt aanvaard en ingevoerd, is het goed als er een grote voorlichtingscampagne voor het publiek wordt gevoerd over de nieuwe mogelijkheden. Wij hebben begrepen dat er bij de burger nog veel misverstanden zijn, bijvoorbeeld

over het maximumtarief dat zal gaan gelden.

Mijn fractie heeft niet veel behoefte om het wetsvoorstel verder uit te kleden. Wij willen wel graag, in tegenstelling tot de CDA-fractie, de 24-uursbereikbaarheid laten vervallen. Wij willen kijken wat er dan in de praktijk gebeurt. Wij hebben het vertrouwen dat de markt zijn werk zal doen. Voor noodgevallen zal er gedurende 24 uur zeker taxivervoer beschikbaar zijn. Het is goed dat vraag en aanbod zich beter naar elkaar gaan voegen. Dan moet je niet voor elke ondernemer de verplichting om 24 uur beschikbaar te zijn in de wet laten staan. Overigens constateren wij met vreugde dat de CDA-fractie een toenemende belangstelling krijgt voor de 24-uurseconomie.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat laatste was een provocatie die niet aan mij was gericht, dus daaraan ga ik voorbij. De 24-uursdienst die nu door de taxi wordt geboden, is een wezenlijk en belangrijk kenmerk. Iedere minuut van de dag is er, weliswaar met een korte wachttijd, een taxi te krijgen. De fractie van de VVD is er kennelijk van overtuigd dat dit straks zo zal blijven. Wanneer er meer taxi's gaan rijden in de piekuren en er in de daluren vermoedelijk minder taxi's beschikbaar zijn, zal de VVD ook moeten vrezen dat er in de daluren langere wachttijden ontstaan.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij zijn niet zo bevreesd voor veranderingen. De heer Van Bommel heeft gelijk dat het nu zo geregeld is, maar het wetsvoorstel is er juist voor veranderingen. In het notaoverleg hebben wij heel zorgvuldig bekeken wat wij moeten doen om ontsporingen tegen te gaan. De motie-Remkes had daar betrekking op. Het is nu geregeld. Je moet de regeling eerst loslaten voordat je kunt zien wat er in de praktijk gebeurt. Wij denken dat er meer taxi's zullen komen, waardoor er een groter aanbod van taxivervoer zal zijn. Natuurlijk wordt dat in een belangrijke mate geconcentreerd in de uren dat er ook veel vraag is, maar dat is logisch. Dat wijst op een goede marktwerking. Men kan echter niet stellen dat er minder taxi's in de andere uren beschikbaar zullen zijn als er in de drukke uren meer taxi's beschikbaar komen. Indien er in het totaal

meer taxi's komen, is het heel goed mogelijk dat de beschikbaarheid gelijk blijft of zelfs iets toeneemt. Wij moeten dit afwachten. De ondernemers zullen zich hiervoor verantwoordelijk voelen. Bedrijven die ook een naam willen opbouwen, zullen zeker in dunbevolkte gebieden ervoor zorgen dat voor noodgevallen ook in moeilijke uren vervoer beschikbaar is.

De heer **Van Bommel** (SP): U veronderstelt dat taxibedrijven die 24-uursdiensten draaien en bedreigd worden door taxi's uit de regio die in de drukke uren daar komen rijden, ook in de daluren blijven rijden met een even groot aanbod terwijl ze daar minder winst op maken en daardoor waarschijnlijk nauwelijks quitte spelen? Waar baseert u dat op?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Op andere ondernemers. Wij menen dat er voldoende bereikbaarheid bestaat, maar ook daarover bestaat geen zekerheid. Daarom moet ook op dit punt goed in de gaten worden gehouden wat er gebeurt. Men moet tijdig kunnen bijsturen, er moet goed geëvalueerd en gemonitord worden. Wel moet men vertrouwen in de markt hebben.

De heer **Stroeken** (CDA): Het CDA roept de regering op overleg te voeren om wel tot een 24-uursbereikbaarheid te komen. Ook op het platteland doen zich calamiteiten voor en het lijkt mij verstandig dat met het oog op een oplossing op dit punt overleg wordt gevoerd. Ik had mij voorbereid op uw opmerking over de 24-uursmaatschappij. Er bestaat een groot verschil tussen de 24-uursmaatschappij die u beschrijft en een arts die 24 uur bereikbaar is, ziekenhuizen die 24 uur open zijn, de politie die 24 uur beschikbaar is...

De **voorzitter**: Ik vind dat u wel genoeg voorbeelden hebt gegeven.

De heer **Stroeken** (CDA): ...en de taxi die 24 uur beschikbaar is.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik heb geen beschrijving gegeven van de 24-uurseconomie, ik heb alleen die constatering gedaan. Voor het overige meen ik dat taxi's niet het vervoer bij calamiteiten moeten zijn. Natuurlijk kunnen ze soms worden

Luchtenveld

ingezet, maar dit punt sluit bijvoorbeeld ook heel goed aan op de 24-uursbereikbaarheid van Schiphol. Er zijn meerdere mogelijkheden, maar wij willen geen wettelijke verplichting blijven voorschrijven. Ook hebben wij er geen behoefte aan om op de afschaffing van het capaciteitsbeleid terug te komen. Wat ons betreft is dit juist de kern van het wetsvoorstel. Evenmin hebben wij er behoefte aan een minimumtarief in te voeren. Wij menen dat met de mogelijkheid van een maximumtarief voorlopig een voldoende waarborg is gegeven. Wij willen vooral bezien hoe de markt zal werken.

Samenvattend: wij zijn voor duidelijkheid, durf en daadkracht en voor een verantwoorde snelheid. Want, voorzitter, de meter loopt!

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Het streven om de rol van de taxi te vergroten is lovenswaardig. En dat de kwaliteit van de dienstverlening waar nodig verbeterd wordt, is ook prima. Voorstellen hiervoor zijn dus welkom, maar het voorliggende wetsvoorstel heeft in de ogen van de SP een veel te groot wensgehalte. De woorden "het kan, zo mogelijk, wij hopen, wij verwachten" komen wel erg veel voor. De wens is niet de vader van de gedachte, zo lijkt het, maar het is zeer de vraag of deregulering en liberalisering van het taxivervoer zullen leiden tot het door de minister gewenste resultaat. Ervaringen in het buitenland laten in het algemeen zien dat liberalisering van het taxivervoer hogere prijzen en minder kwaliteit tot gevolg kunnen hebben. Waarom denken wij dan dat het in ons land anders afloopt?

De angel van dit wetsvoorstel zit in het verschaffen van veel meer taxivergunningen dan nu het geval is. In vaktaal heet dit het afschaffen van het capaciteitsbeleid. De minister stelt dat vraag en aanbod beter aan de markt kunnen worden overgelaten en dat meer concurrentie tot hogere productiviteit per ondernemer zal leiden. Daarmee suggereert zij dat op dit moment de vraag naar taxi's groter is dan het aanbod. Kan de minister aangeven hoe zich dat verhoudt tot het feit dat de bezettingsgraad van taxi's zo laag is? Taxichauffeurs brengen 60 tot 70% van de tijd wachtend door. Door

onbeperkt taxi's toe te laten zal de bezettingsgraad niet hoger worden. Wellicht worden de wachttijden, alleen in de piekuren, voor de klant enkele minuten korter, maar voor de chauffeurs zal het tegenovergestelde gelden. Er zullen meer taxi's komen. Iedereen die gezond is, zich netjes heeft gedragen en een rijbewijs heeft, kan straks taxichauffeur worden. Er zullen vooral meer taxi's komen die enkel op de drukke tijden willen rijden, zoals op koopavonden of delen van het weekeind. Dit is het zogenoemde cherrypicking, in gewoon Nederlands: er zullen ondernemers komen die de krenten uit de pap gaan halen. De vraag naar taxi's zal niet of niet snel toenemen, waardoor de spoeling weer dunner wordt. De kans dat de tarieven aanvankelijk in de drukke uren zakken, is aanwezig. Maar wanneer de omzet daalt bij gelijkblijvende of zelfs stijgende kosten, leidt dit onherroepelijk tot problemen. Niet bij de nieuwe chauffeurs die in hun vrije tijd bijklussen en de krenten uit de pap halen, maar wel bij de gerenommeerde taxibedrijven die zeven dagen per week, 24 uur per dag voor de klant klaarstaan, waar werknemers in loondienst de hele week chauffeurs om een gezinsinkomen thuis te brengen. Om meer taxi's toe te staan is de afschaffing van het capaciteitsbeleid niet nodig. De gevolgen van afschaffing zijn ongewenst en mogelijk zelfs onaanvaardbaar.

Een deel van de kwaliteit van het taxivervoer zit in de 24-uursbeschikbaarheid, 365 dagen per jaar. Op het moment dat dit niet meer hoeft, zal het ook minder gebeuren of tegen hogere tarieven. Bovendien zal dit langere wachttijden meebrengen. Tegenover de tijdwinst en de lagere ritprijs die stappers in het uitgaansleven boeken, staat een veel langere wachttijd en een hogere ritprijs voor ouderen en zieken die op doordeweekse dagen naar de specialist in het ziekenhuis moeten. Dat zal ongetwijfeld het minder sociale gevolg van deze liberalisering zijn. Hoe ziet de minister dat?

De SP is voorstander van de invoering van een maximumtarief. De minister kiest voor de mogelijkheid om een maximum vast te stellen, maar zij wil het niet bij wet verplichten. Daar zitten nogal wat haken en ogen aan. Wanneer er geen maximumprijs is, zullen met name in de gebieden met weinig vervoer-

saanbod of op minder drukke tijden de prijzen fors omhooggaan. Wanneer er een maximum is, zullen veel bedrijven hun door de concurrentie verloren omzet proberen goed te maken door op of tegen dat maximum aan te gaan zitten. De minister stelt zelf dat door het feit dat er op dit moment 27 tarieven zijn, problemen kunnen ontstaan in regio's die op dit moment een tarief hebben dat boven het door de minister vastgestelde maximumtarief zit. Maar door helemaal geen maximum vast te stellen zullen de tarieven vermoedelijk nog hoger uitkomen. Ervaringen in het buitenland wijzen daarop. Hoe kijkt de minister tegen dit dilemma aan?

Mijn fractie is verder van mening dat er naast een maximumtarief ook een minimumtarief noodzakelijk is. Zonder minimumtarief kan liberalisering leiden tot een taxioorlog, met lage ritprijzen die aanvankelijk in het voordeel uitvallen van de klant, maar uiteindelijk door het verdwijnen van taxibedrijven ook in zijn nadeel. Ook voor de chauffeurs zullen er gevolgen zijn. Weliswaar is er een CAO, maar wanneer een bedrijf de CAO-verplichtingen niet meer kan nakomen, is de kans groot dat de chauffeurs voor de keuze komen te staan tussen geen werk of vrijwillig genoegen nemen met minder loon of een langere werkweek. Een minimumtarief kan dit probleem voorkomen. Waarom is de minister zo fel tegen een minimumtarief?

Een probleem apart blijft de goodwill. Veel kleine zelfstandigen, vooral in de grote steden, hebben zich diep in de schulden gestoken om een auto en een vergunning te betalen. Die vergunning of goodwill voor die vergunning, met een waarde die oploopt tot wel f 300.000, is voor velen een oudedagsvoorziening, het appeltje voor de dorst. Die vergunningen zijn straks niets meer waard. Voor oudere chauffeurs is dat een ramp. De mogelijkheid om de investering versneld af te schrijven, levert vooral de kleine bedrijven weinig op. Hier dringt zich een vergelijking met de varkenssector op. De gevolgen van het overheidsbeleid kost de vergunninghouder veel geld. Dan moet de overheid de gedupeerden schadeloos stellen. Doet zij dat niet, dan lokt de overheid een taxioorlog uit en dat is een heel andere taxioorlog dan ik zo-even bedoelde.

Van Bommel

Naast het feit dat er meer officiële taxi's komen, zal vermoedelijk ook het aantal snorders – illegale taxi's – toenemen. Deregulering en marktwerking vragen om meer preventieve en repressieve regels die handhaafbaar zijn. Daarvoor is zelfs de afdeling taxivervoer en de RVI uitgebreid. Er is een plan van aanpak voor effectievere controle en samenwerking met politie en justitie, maar toch lijkt het nu al onvoldoende te lukken. De gezamenlijke taxibedrijven in de regio Maastricht klagen bijvoorbeeld over het volstrekt uitblijven van effectieve maatregelen tegen snorders in deze regio. Als er straks meer officiële taxi's komen en mogelijk ook meer snorders, hoe wil de minister dan een effectieve controle garanderen? Als er veel meer taxi's komen, bijvoorbeeld in de piekuren, zullen de gemeenten snel overwegen om het gebruik van bus en trambaan door de taxi niet meer toe te staan. Vooral in de grote steden zal daardoor de taxi aan aantrekkelijkheid verliezen. Dat is wederom een bedreiging voor de bestaande bedrijven. In het wetsvoorstel is op dit punt niets geregeld. Hoe ziet de minister dit vraagstuk?

Ik kom vervolgens bij de chauffeurspas. De minister ziet de kwaliteitseisen met name vertaald in een chauffeurspas en versterkte controle. Het principe van de chauffeurspas kan de SP onderschrijven, maar wij blijven er voorstander van om de gestelde eisen uit te breiden met eisen ten aanzien van de vakkennis. De minister wil dit graag overlaten aan de branche. Voor de ondernemer die taxivervoer verricht, stelt zij wel eisen ten aanzien van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid, waarom zou zij dat niet uniform doen voor chauffeurs? De kwaliteit zit hem toch niet in de geneeskundige verklaring of het bewijs van goed gedrag?

Al met al is dit een weinig aantrekkelijk wetsvoorstel. Het leidt tot een grote verandering van de regels voor een klein deel van het taxivervoer. Dit vervoer bestaat voor 80% uit contractvervoer, waarvoor al volledige marktwerking geldt. Dit wetsvoorstel regelt de overige 20%, die bestaat uit straattaxi's, tezamen niet meer dan 2% van de modal split. Is het te verdedigen dat de hele taximarkt overhoop wordt gehaald, met mogelijk zeer nadelige gevolgen voor chauffeurs, ondernemers en

uiteindelijk ook de klant, terwijl het om zo'n klein aandeel van het totale vervoer gaat? Ik meen van niet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Een aantal onderdelen van uw kritiek deelt onze fractie. Ook u hebt problemen gesignaleerd, zoals de lage bezettingsgraad. Ik heb niet van u gehoord hoe u die problemen denkt op te lossen. Welke voorstellen doet de SP om aan de problemen in het taxivervoer tegemoet te komen en de taxi een betere positie te geven tussen de auto en het openbaar vervoer?

De heer **Van Bommel** (SP): U hebt mij niet horen zeggen dat de fractie van de SP van mening is dat de lage bezettingsgraad op dit moment een probleem is. Verder zijn wij van mening dat je ook zonder afschaffing van het capaciteitsbeleid, wat in onze optiek een wezenskenmerk van dit wetsvoorstel is, meer taxi's kunt toelaten. Ook in die zin kun je dus de gebruiker, de klant, van dienst zijn. Dat zou een verbetering zijn ten opzichte van dit wetsvoorstel. Een amendement op dit punt is echter dermate destructief, dat het geen zin heeft.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dan begrijp ik niet wat u het probleem in de taxiwereld vindt. Ik begrijp nu dat u vindt dat het eigenlijk wel goed gaat en dat de problemen met een paar kleine verbeteringen op te lossen zijn. U hebt echter wel wat problemen geschetst en ook anderen hebben problemen genoemd, zoals de geringe beschikbaarheid op sommige drukke momenten, de klantvriendelijkheid en de uitstraling van de taxi en het te weinig functioneren in de keten. Hoe kijkt u daar tegenaan?

De heer **Van Bommel** (SP): Die problemen hebt u mij niet horen signaleren. Het zijn problemen die de regering schetst om dit wetsvoorstel te legitimeren. Ik denk dat het met de beperkte beschikbaarheid van taxi's, zelfs in de grote steden op de piekmomenten, best meevalt. De lage bezettingsgraad zie ik een beetje als een wezenskenmerk van dit vervoermiddel. Taxi's staan nu eenmaal te wachten op plaatsen waar op een bepaald moment misschien geen mensen zijn, bij

stations, bij ziekenhuizen, en noem maar op.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mijn conclusie is dat u vindt dat er eigenlijk geen problemen zijn en dat er dus eigenlijk geen veranderingen en geen maatregelen nodig zijn. Daar komt het op neer.

De heer **Van Bommel** (SP): Ja, met dien verstande dat er van de SP best meer taxi's mogen komen. Nogmaals, daar heb je dit wetsvoorstel niet voor nodig.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik voer mede het woord namens de fracties van de RPF en het GPV.

Wij bespreken een wetsvoorstel dat in de taxibranche en daarbuiten zeer veel aandacht heeft gekregen. De minister zelf heeft in opiniërende beschouwingen haar steentje hieraan bijgedragen. Het opinieartikel in het Algemeen Dagblad van 27 mei sluit zij af met het uitspreken van de verwachting dat het wetsvoorstel zal leiden tot meer taxiaanbod, betaalbaar aanbod en een bijdrage aan het vervoer van deur tot deur. Wie zou daar nu tegen zijn? Wij in ieder geval niet. Wij vinden het een prachtig doel. De vraag voor dit debat is natuurlijk of dit wetsvoorstel tot dat doel bijdraagt en daartoe de adequate wetgeving is.

Wij staan niet bij voorbaat afwijzend ten opzichte van enige deregulering binnen het taxivervoer. Ik noem als positief element in dit kader de afschaffing van de vervoersgebieden. De vraag rijst voor ons echter wel of de grote verwachtingen die de regering koestert van de deregulering, gerechtvaardigd zijn en of de eventuele nadelen van deregulering voldoende zijn onderkend. Op dit punt hebben wij mede als gevolg van tegenvallende ervaringen in het buitenland wel de nodige twijfels. Daar wil ik in het navolgende in het bijzonder de vinger bij leggen.

Ik begin met een vraag die wetstechnisch lijkt, maar waarachter misschien iets meer zit. Uit het voorstel van wet personenvervoer 2000, dat de Tweede Kamer inmiddels ook heeft ontvangen, blijkt naar onze mening dat de regering de Wet personenvervoer, waarvan wij nu een wijziging bespreken, wil laten

Van den Berg

bestaan naast de voorgestelde nieuwe wet. De bestaande Wet personenvervoer wordt dan zodanig aangepast, dat deze alleen nog bepalingen bevat voor het personenvervoer per taxi. Vanuit wets-technisch oogpunt en vanuit de gedachte dat taxivervoer een geïntegreerd onderdeel moet uitmaken van de bredere keten van personenvervoer, lijkt het ons op voorhand een ongewenste situatie als er naast elkaar twee wetten op het personenvervoer gelden. Wij zullen daarop zeker terugkomen bij de behandeling van de wet personenvervoer 2000, waarvoor de Kamer volgende week de inbreng levert. Maar ik krijg hierop graag nu een reactie, omdat het ons gaat om de filosofie ten aanzien van de taxi. Wij zien de taxi duidelijk als een bijdrage aan het totale vervoersaanbod tussen het privé-autogebruik – dat wij willen terugdringen – en het openbaar vervoer. In die totale keten van de mobiliteit past ook de taxi. Die zou wat ons betreft zelfs een grotere plaats mogen innemen. Maar dat moet natuurlijk wel wets-technisch en beleidsmatig in het grotere kader worden gezien.

Voorzitter! Het inmiddels bekende wereldwijde onderzoek naar de liberalisering van taxiregels van de Amerikaanse vervoerseconoom Hooper heeft nogal wat stof doen opwaaien. Het onderzoek had betrekking op de deregulering van taxiregels in onder meer plaatsen als Seattle en Tokio en landen als Zweden en Nieuw-Zeeland. Het rapport gaf aan dat het loslaten van de regels in de taxiwereld uitsluitend tot negatieve gevolgen heeft geleid. Ik ben het met de minister eens dat het rapport niet volledig van toepassing is te verklaren op de situatie in Nederland. Toch zijn de conclusies uit het rapport te ingrijpend en is de inhoud te zeer verwant aan het onderwerp dat wij nu bespreken om er zomaar aan voorbij te gaan. Trouwens, de uitvoerige schriftelijke reactie van de minister doet vermoeden dat zij die mening ook is toegedaan. In het desbetreffende rapport wordt geconcludeerd dat overal waar is gedereguleerd, de ritprijzen zijn gestegen, de kwaliteit van het taxiaanbod achteruit is gegaan en er buiten de piekuren nauwelijks taxi's op straat te vinden zijn. Verder concludeert het rapport dat op de plaatsen waar de deregulering is

doorgevoerd, het aanbod van taxi's met sprongen stijgt zonder dat het aantal klanten noemenswaardig toeneemt. En dat leidt ertoe dat de inkomens van de chauffeurs drastisch dalen en dat kwalitatief goede chauffeurs het vak verlaten. Stockholm spant de kroon met een prijsverhoging van 33%, terwijl een chauffeur 39% minder verdient. Dat zijn toch schokkende bevindingen. Het rapport "Deregulering taxibeleid Leidse regio" van KPMG schijnt op het eerste gezicht een positiever beeld te geven van een jaar dereguleringsbeleid. Het is echter wel opmerkelijk dat de Leidse taxiondernemers zelf de ontwikkeling op de taximarkt in Leiden niet toeschrijven aan de taxipilot maar aan de groeiende economie en goed ondernemerschap, aangezien het aandeel van het straattaxivervoer voor de meeste taxiondernemingen van redelijk ondergeschikt belang is. Nuanceert dit niet de uitkomsten van de pilot, nog afgezien van het feit dat slechts vijf taxiondernemers hebben meegewerkt aan het experiment? Overigens geeft ook het rapport inzake de Leidse regio aan dat de bedrijfsresultaten van taxibedrijven fors zijn gedaald. En als de resultaten dusdanig onder druk komen te staan als gevolg van de beoogde marktwerking, dan rijst natuurlijk wel de vraag wat dat betekent voor noodzakelijke investeringen van de taxiondernemers in het materieel, maar ook voor investeringen in de kwaliteit, de opleidingen, de service enzovoorts. Dus er is reden voor zorg, voorzitter.

Ik maak vervolgens een sprong naar de voorstellen in dit wetsvoorstel. Het is de vraag of wij op dit moment al in staat zijn, mede tegen de achtergrond van deze bevinding, om het eindbeeld geheel in de wet vast te leggen. Onze zorg is dat de afschaffing van het capaciteitsbeleid leidt tot wildgroei en tot het van de markt drukken van de kwalitatief sterke bedrijven. Mede om die reden meen ik dat het, ook na de beoogde overgangstermijn van vier jaar, voor de minister mogelijk moet zijn om eventueel beleid te voeren op het punt van de capaciteit van het taxiaanbod. Ik heb gezien dat collega Stroeken daartoe inmiddels een amendement heeft ingediend. Wij kunnen dat vanuit deze gedachte positief bejegenen. Ik verneem graag de reactie van de minister. Nogmaals, wij zijn bereid ervan uit te

gaan dat de genoemde negatieve ervaringen in het beleid zich niet automatisch zullen voordoen in de Nederlandse situatie. Maar het is natuurlijk ook de vraag of de regering er werkelijk van overtuigd is – wij zijn er níet van overtuigd – dat de voorgestane deregulering en marktwerking per definitie zullen leiden tot een kwalitatief beter taxivervoer en daarmee tot een grotere rol voor de taxi in de vervoersketen. En daar gaat het toch om. Ik ben bang dat de regering zich ook hier laat leiden door het Paarse dogma dat meer marktwerking per definitie leidt tot betere resultaten, quod non.

Een stevige onderbouwing van de stelling dat de huidige voorstellen daadwerkelijk zullen leiden tot verbetering van de bezettingsgraad en tot verlaging van de tarieven heb ik node gemist. Ook ik vind dat de regering deze onderbouwing in de memorie van toelichting en de nota naar aanleiding van het verslag tot nu toe niet heeft kunnen leveren. De Raad van State miste die onderbouwing eveneens. Dat is begrijpelijk omdat, zolang er harde ervaringsgegevens ontbreken, steeds moet worden teruggegrepen op vooronderstellingen. Maar juist dat moet open tot voorzichtigheid. De vinger moet stevig aan de pols worden gehouden. Daarom zijn wij er nog niet direct aan toe om het eindbeeld nu volledig in de wet vast te leggen. Er wordt wat mij betreft nog te veel voortgebouwd op het kabinetsstandpunt "Naar meer klantgericht taxivervoer" uit 1996. Ik haal nog eens naar boven dat in die nota op pagina 21 marktwerking expliciet als doel op zichzelf werd aangemerkt. Dat spreekt onze fracties absoluut niet aan. Marktwerking kan in bepaalde gevallen een middel zijn om een beter resultaat te bereiken, maar marktwerking kan natuurlijk nooit een doel in zichzelf gaan vormen. Ziet de regering – ik hoop het niet – marktwerking nog steeds als doel op zich? Op grond waarvan meent de regering het uitgesloten te kunnen achten dat de genoemde negatieve effecten van marktwerking zich in Nederland zouden kunnen voordoen? Geeft het in de wet opnemen van de mogelijkheid dat de minister een landelijk maximumtarief vaststelt, al niet aan dat echt lagere tarieven niet altijd vanzelfsprekend zullen zijn? Wij zijn het er op zich mee eens, maar van belang daarbij

Van den Berg

is dat het eventueel door de minister vastgestelde maximumtarief niet sluipenderwijs zal gaan fungeren als richtnorm voor reguliere tariefhantering. Hoe wordt dat voorkomen? Bovendien is het de vraag hoe dat maximumtarief wordt vastgesteld. Gelet op het feit dat de huidige tarieven onderling in grote mate verschillen, ligt hier een fors probleem. Kan de minister hierover duidelijkheid geven?

Voorzitter! Mijn fractie vraagt zich af of de taxi niet goedkoper zou kunnen worden door het afschaffen van bepaalde vastekostenposten, zoals het betalen van goodwill of het verlenen van compensatie van accijnsverhogingen. Is dat niet doeltreffender? Bovendien vragen wij ons af in hoeverre de eventuele mitigerende werking die de marktwerking zou kunnen hebben op de tarieven, niet verloren gaat door weer verplichte investeringen in dure chauffeurspassen, boordcomputers en administratieve verwerking van gegevens, die hiermee worden gegeneerd.

Voorzitter! Het zal geen verrassing vormen indien ik nogmaals opmerk dat onze fracties geen onverdeeld voorstander zijn van meer marktwerking. Zeker niet als sprake is van publieke belangen. Nu lijken deze publieke belangen bij taxivervoer niet in grote mate te spelen. Maar ook hier zien wij toch heel duidelijk een publiek belang. Het taxiwezen omvat in onze ogen immers ook in zekere zin een collectieve openbaarvervoersfunctie. Voor dat gedeelte van taxivervoer dient de overheid in ieder geval een grotere eigen verantwoordelijkheid te houden. Wij zouden dan ook op dit punt een meer gedifferentieerde benadering willen bepleiten. In het bijzonder geldt dat voor plattelandsgebieden en andere gebieden waar profijteloos taxivervoer zeer moeilijk is. In meer landelijk gebied fungeert de taxi min of meer als vervanger van het reguliere openbaar vervoer, en komt de sociale functie toch om de hoek kijken. Is gegarandeerd dat deze vervoersfunctie door de nieuwe regelgeving niet wordt aangetast? Ik denk dat het zeker in deze gebieden noodzakelijk zou kunnen zijn dat de overheid extra randvoorwaarden stelt.

Voorzitter! Hiermee kom ik toe aan de beschikbaarheidseisen. Het zal duidelijk zijn dat wij, gelet op het bijzondere karakter van de zondag,

niet zonder meer pleiten voor een 7 maal 24-uursverplichting. Maar redelijke beschikbaarheidseisen lijken op zijn minst wel noodzakelijk. Op welke wijze zou een gedifferentieerde benadering – platteland, stedelijke gebieden – ook op dit punt gestalte kunnen krijgen?

Voorzitter! Het kabinet heeft meerdere malen aangegeven dat versterking van de rol van de taxi in het verkeers- en vervoersbeleid voorop dient te staan. Die gedachte steunen wij. Vooral lijkt de taxi in het kader van de ketenmobiliteit een belangrijke schakel te kunnen gaan vormen in de openbaarvervoersketen. Denk in dit verband aan het succes van de treintaxi. Ligt het, gelet op deze beoogde openbaarvervoersfunctie, dan wel in de rede om de branche nu op verdere afstand te plaatsen van de overheid? Zullen de kansen die hier liggen, met name de openbaarvervoersfunctie van de taxi, niet juist worden bedreigd door de beoogde marktwerking? In dit verband informeer ik ook naar de gevolgen van de ontwikkelingen in andere onderdelen van het openbaar vervoer. Hoe ingrijpend zijn die gevolgen voor het taxivervoer zoals dat nu gestalte lijkt te krijgen? Wat zijn bijvoorbeeld de gevolgen van de nieuwe wet personenvervoer 2000 voor deze tak? Zal de deregulering van het taxivervoer geen belemmering vormen voor de gewenste introductie van de chipcard in de gehele openbaarvervoersketen? Tevens vraag ik de minister of reeds meer duidelijkheid kan worden geboden inzake de positie van Schiphol. In het kader van de afschaffing van de vervoersgebieden is het belangrijk dat taxi's die klanten naar Schiphol hebben vervoerd, ook klanten vandaar kunnen meenemen. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt aangegeven dat opnieuw met Schiphol zal worden gesproken. Is dat al gebeurd en, zo ja, wat zijn de uitkomsten hiervan? Zal ook rondom Schiphol sprake zijn van gelijke kansen voor verschillende marktpartijen?

Voorzitter! Ik wil nog de vinger leggen bij de snordersproblematiek: illegale taxibedrijfjes. Die activiteiten zijn de laatste jaren fors toegenomen, en dat behoeft uiteraard adequaat optreden van overheidswege. In dit verband wijs ik erop dat momenteel per provincie de prioriteit van de handhaving nogal verschilt. Nu er allerlei aanvullende eisen

gesteld zullen gaan worden aan de legale taxibedrijven via de vergunning en de meterkeuring, is het des te meer zaak dat illegale activiteiten worden aangepakt. Wij vinden uiteraard dat dan geen verschillen per regio mogen optreden, dit om te voorkomen dat legale bedrijven qua concurrentiepositie op een grote achterstand zouden worden geplaatst ten opzichte van illegale bedrijfjes. Marktpartijen dienen in ieder geval gelijke rechten en plichten te kennen. De handhaving zal met de komst van de nieuwe regelgeving derhalve sterk moeten worden verbeterd. Wat gebeurt daaraan? Welke voorbereidingen worden daarvoor getroffen? Zullen de voorgestelde maatregelen, waaronder een apart kenteken voor taxi's, in dit verband wel voldoende zoden aan de dijk zetten? Hoe staat het met de invoering van dat aparte kenteken?

In de nota naar aanleiding van het verslag wordt aangegeven dat ook buitenlandse bedrijven op de Nederlandse markt kunnen meedingen naar taxivervoer. Hebben Nederlandse bedrijven die mogelijkheid ook in het buitenland? Is er derhalve sprake van reciprociteit? Ook op andere terreinen is dat een aangelegen thema. De minister doet per brief van 28 mei jl. verslag van haar overleg met de grote taxicentrales op 11 mei jl. Vanuit de taxi-branche is met ongeloof gereageerd op deze verslaglegging. Men geeft van die zijde aan dat er volstrekt onvoldoende gelegenheid is geboden voor overleg op basis van inhoudelijke argumenten. Nu zijn ook onze fracties de mening toegedaan dat het primaat bij de politiek behoort te liggen. Maar als echter wordt overgegaan tot overleg met de branche, dan mag zij er uiteraard op rekenen dat er sprake is van een werkelijke dialoog. Dat lijkt mij van groot belang. Ik hoor graag een reactie van de minister op deze verwijten uit de branche. Hoe ziet de minister in het kader van deze nieuwe wetgeving de toekomst van het project treintaxi? Heeft die gevolgen voor dat project? Zo ja welke?

Ik rond af. Ik heb een aantal uitgangspunten uiteengezet. Ik heb kritische kanttekeningen geplaatst bij het doel van de marktwerking op zichzelf. Anderzijds erkennen onze fracties dat deze wetgeving op een aantal punten als een verbetering kan worden aangemerkt. Onze

Van den Berg

zorgen zijn echter met name gericht op de toekomstige ontwikkelingen. Wij vragen ons ook af of wij als wetgever voldoende mogelijkheden hebben om in de toekomst op die ontwikkelingen in te spelen. Ik denk daarbij met name aan het capaciteitsbeleid en de verantwoordelijkheden van de overheid op dat punt. Voordat wij ons eendoordeel over dit wetsvoorstel geven, willen wij op deze punten een duidelijk antwoord.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Voor D66 is de taxi een heel essentiële vorm van gedeeld autogebruik. Je kunt dit verzamelbegrip zien in termen van af en toe een auto huren, met of zonder chauffeur, tot en met heel regelmatig via autodating om de hoek over een auto kunnen beschikken die niet je eigendom is, maar waar je wel heel gemakkelijk aan kunt komen. Een taxi is bij uitstek een vorm van dat soort vervoer. Je belt en je krijgt een auto met chauffeur voorgereden. Wij vinden dit een heel belangrijk soort vervoer. Wij hebben de neiging om dat te scharen onder alles wat wij openbaar vervoer noemen, want het is geen privé-vervoer. De taxi onderscheidt zich van alles wat voor het overige openbaar vervoer is door het feit dat er absoluut geen subsidie bij zit. Er is momenteel wel overheidsregulering. Dat maakt de taxi tot een heel bijzondere vorm van vervoer. Daar moeten wij rekening mee houden op het moment dat wij menen daar wel eisen aan te mogen stellen, zonder er financiële middelen bij te doen.

Er ligt nu een wetsvoorstel voor, vanuit de gedachte dat het beter is voor zowel de consument als de branche als wij minder regelen. Dus wordt geprobeerd om een aantal regels af te schaffen. Dat is wat anders dan uitgaan van de marktwerking als doel op zichzelf. Dat zeg ik in de richting van de heer Van den Berg. Wij doen het vanuit de veronderstelling dat er met meer marktwerking een beter product voor iedereen kan worden gecreëerd. Ook al is de taxiwereld daar, zachtjes gezegd, nog niet van overtuigd, D66 is van mening dat het beter is om die weg in te slaan en vervolgens te kijken of er nog problemen zijn dan om te zeggen: het ziet er somber uit, dus laten wij die kant maar niet eens

uitgaan. Met andere woorden, D66 vindt het schetsen van en werken aan een eindbeeld in dit proces cruciaal. De regels die nu bestaan, gaan over het gebied waarbinnen een taxi mag opereren. Eerst wordt bekeken of er wel voldoende vraag naar openbaar vervoer is, alvorens überhaupt een vergunning kan worden gegeven. Er worden afspraken gemaakt over tarieven. Aan de chauffeurs worden allerlei eisen gesteld. Dat is een nogal omvangrijk complex, dat onzes inziens heeft geleid tot een tamelijk rigide markt, die niet echt meer uitnodigt tot creatief ondernemerschap. Juist omdat wij hopen dat veel meer mensen dan nu de stap maken van de privé-auto naar de gedeelde auto, is het naar onze mening nodig de weg van het wetsvoorstel in te gaan.

De bedoeling van het wetsvoorstel is dat alleen regels overblijven voor de manier van bedrijfsvoeren, maar niet meer voor de vraag waar de taxi wel of niet komt en hoeveel taxi's er nodig zijn.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw Giskes heeft kennelijk het vertrouwen dat er mensen zullen zijn die in plaats van van de eigen auto gebruik zullen gaan maken van een gedeelde auto, in dit geval de taxi. Denkt zij nu werkelijk dat mensen de auto wegdoen en vervolgens met een taxi gaan reizen?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, dat zou ik niemand aanraden. Het is soms heel handig om over een eigen auto te beschikken.

De heer **Van Bommel** (SP): Wat is dan de winst?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het is, vaker dan mensen tot nu toe denken, een heel goed idee om niet met de eigen auto ergens heen te gaan, maar het transport op een andere manier, wellicht met een keten van transportmiddelen, te doen. Je houdt wel, als je dat wilt, je eigen auto voor de ritjes van je eigen voordeur naar oma, met de kofferbak vol met spullen. Dat is vervoer van een andere orde. Juist omdat de taxi's tot op heden zo'n rigide vorm hebben, worden zij te weinig gebruikt. Deze vorm van transport heeft ongekende mogelijkheden.

De heer **Van Bommel** (SP): U had

het over gedeeld autorijden. In dit geval is het geen gedeeld autobezit. Wat is nu de winst wanneer iemand straks met een taxi van A naar B gaat in plaats van met de eigen auto?

Mevrouw **Giskes** (D66): Bijvoorbeeld dat hij niet hoeft te parkeren. Bijvoorbeeld dat in een huishouden maar één auto nodig is, omdat de andere persoon, die zich maar af en toe behoeft te verplaatsen, dat met een taxi doet. Die dingen zijn essentieel. Als je ze niet wezenlijk vindt, kijk je mijns inziens niet goed naar het verkeers- en vervoersprobleem. Hetzelfde aantal mensen kan met aanzienlijk minder auto's toe als je kijkt hoeveel mensen daadwerkelijk de hele dag de eigen auto nodig hebben. Als alle vervoer met een en dezelfde auto plaatsvindt, scheelt dat een stuk.

De heer **Van Bommel** (SP): Mag ik in het verlengde hiervan dan vragen wat naar uw verwachting de uitvoering van dit wetsvoorstel op het gebied van het autobezit zal veranderen? Kennelijk hebt u op dat punt hoge verwachtingen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik heb het niet in de eerste plaats over het autobezit, maar over het autogebruik. Er zijn nogal wat momenten op de dag dat Nederland last heeft van het grote gebruik van de privé-auto. Het zou heel handig zijn als op die momenten goede alternatieven beschikbaar waren. Wij gebruiken het verzamelbegrip openbaar vervoer. Vaak zien wij de taxi daar niet echt in meedoen. Mijns inziens moet dat juist wel. Het nadeel van het meer railgebonden en andersoortig openbaar vervoer is dat je op een bepaald punt uitstapt en vervolgens nog verder moet. Dat is natuurlijk het duidelijkst met de trein. De taxi is dan een essentiële schakel. Je kunt ook denken in termen van deeltaxi's. Er zijn vele creatieve mogelijkheden, die tot op heden mijns inziens onvoldoende benut worden of zelfs kunnen worden. Daarom vind ik het wetsvoorstel heel belangrijk. De markt wordt verder opengegooid. Wij werken vanuit de positieve verwachting dat het uiteindelijk in het belang zal zijn van de branche zelf dat er meer mogelijk wordt.

Ook D66 vindt het terecht dat een overgangperiode is ingebouwd. Wij schaffen niet van de ene dag op de

Giskes

andere het capaciteitsbeleid af. Er wordt nog een tijdje met geografische beperkingen gewerkt. Zelfs blijft het mogelijk eventueel een maximumtarief af te spreken. Ik sluit mij niet op voorhand aan bij degenen die menen dat ook een minimumtarief moet worden afgesproken, niet omdat ik vind dat ondernemers maar vrolijk failliet moeten gaan, maar juist omdat uit de taxiwereld zelf het geluid komt dat op die manier de prijzen omhooggaan. Ik denk dat er eerder een probleem is in de opwaartse richting dan in de neerwaartse richting. Het streven is wel degelijk te bekijken of de tarieven niet wat naar beneden kunnen, in de hoop dat dit gecompenseerd wordt door een groter gebruik. Men kan dan per saldo op hetzelfde niveau uitkomen. Er staan alleen wat minder taxi's stil.

Voorzitter! De wet voorziet in evaluatiemomenten. Bij nota van wijziging zijn de termijnen daarvan aangepast. Op zich stemt D66 in met de gedachte dat heel goed moet worden gevolgd wat er gebeurt, want het is niet niks. Wij willen dit absoluut niet bagatelliseren en wij zijn ook gevoelig voor de vele voorbeelden uit het buitenland die ons worden voorgehouden. Je weet echter pas of dit zich ook in Nederland zal voordoen als je het echt hebt geprobeerd. De evaluatie daarvan moet je dan wel serieus nemen; je moet jezelf dan ook middelen geven om te kunnen repareren. Op dit punt heb ik enige aarzeling bij dit wetsvoorstel. In de huidige voorstellen wordt gedurende twee tot vier jaar de mogelijkheid opengelaten om capaciteitsbeleid te voeren. Met andere woorden: je blijft reguleren. Tussentijds kijk je dan wat er gebeurt, maar dat hangt natuurlijk mede af van wat je zelf doet. Je zult zeker tussentijds niet besluiten om de markt volledig open te gooien, ook al is dat wel het uiteindelijke doel. Kortom, je evalueert dan eigenlijk voordat de eindsituatie is bereikt. Mijns inziens is het verkieslijker om eerst de eindsituatie te creëren en dan een verplichte evaluatie te houden, om vervolgens te constateren of het echt werkt. In het onverhoopte geval dat dit niet zo blijkt te zijn, moet je een instrument hebben om te kunnen corrigeren. Is de minister het hiermee eens en, zo ja, wil zij in de wet iets inbouwen waardoor het mogelijk is om te sturen op het aantal of het soort

vergunningen? Ik werk aan een amendement in die richting en eventueel zal ik dit ook indienen. Eerst wil ik echter graag horen wat er in de discussie hierover naar voren wordt gebracht. Naar mijn mening zet de minister in haar voorstellen alles ten onrechte op vier jaar. Een aantal dingen kunnen volgens mij gewoon op twee jaar worden gesteld. De evaluatie moet dan na drie jaar volgen, zodat binnen vier jaar nog iets kan worden gedaan. Ik ben benieuwd naar de reactie van de minister.

De heer **Van den Berg** (SGP): Mij is niet helemaal duidelijk wat het verschil is tussen uw benadering en het door de heer Stroeken ingediende amendement. Hij zegt dat wij niet alles bij voorbaat uit handen moeten geven, omdat wij niet weten hoe het gaat. Ook de heer Stroeken wil een instrument achter de hand houden. Hoe ziet u dat?

Mevrouw **Giskes** (D66): Het essentiële verschil is dat de heer Stroeken wil wachten met het volledig loslaten. Zolang je het echter niet hebt losgelaten, weet je niet wat er gebeurt. Ik wil iets achter de hand houden voor het geval na het loslaten blijkt dat er nog iets nodig is; bij wijze van spreken met terugwerkende kracht. Wellicht moeten dan bestaande vergunningen worden aangepast, geografisch worden ingeperkt of anderszins. Niet dat ik dat wil; ik verwacht zelfs niet dat dit nodig zal zijn, maar de alarmerende berichten die ons bereiken, doen ons aarzelen om alles zomaar in de prullenbak te gooien.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik begrijp dat het gaat om een instrument dat u zo nodig wilt toepassen. Dat kan ook capaciteitsbeleid zijn.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat zou kunnen, maar het kan ook iets anders zijn. Het kan bijvoorbeeld ook inhouden dat vergunningen slechts op beperkte delen van een dag geldig zijn. Ik zou overigens graag zien dat, als het al nodig is, hiervoor suggesties uit de branche zelf komen. Ik wil mij thans nog niet vastleggen op de invulling ervan. Wel moet vanaf het moment van inwerkingtreding van deze wet, bij het uitgeven van vergunningen, voor iedereen duidelijk zijn dat er nog een

evaluatie komt. Dat probeer ik te bereiken.

De heer **Van den Berg** (SGP): Dit laat onverlet dat wij nu de wet gaan vaststellen. U moet het door u gewenste instrument daar dan wel in vastleggen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Zoals ik al zei, werk ik aan verwoording hiervan in de wetstekst. Ik laat een en ander nog even afhangen van de reactie van de minister en van mogelijke briljante suggesties van anderen.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik begrijp dat u op een of andere manier in de wet een instrument ingebouwd wilt zien waardoor iets kan worden teruggedraaid als blijkt dat zaken fout lopen. Dat is eigenlijk ook wat de heer Van den Berg en ik willen. Wij delen die bezorgdheid. U zegt dat de wet eerst moet zijn uitgevoerd voordat kan worden beoordeeld of iets fout is. Wij opteren echter voor een geleidelijke, vrij vergaande afbouw. Die zou zelfs kunnen uitkomen in de buurt van 100%. Maar na die vier jaar willen wij dat ingebouwd zien. Ik denk dat u hetzelfde wilt; u zegt het alleen in iets andere woorden. Tenzij u zegt dat het tien jaar zou kunnen zijn, dat het vijf, zes, zeven of acht jaar zou kunnen lopen en dat je daarna een instrument zou moeten gaan gebruiken. Wij zien na die overgangperiode – die bezorgdheid van u – aanleiding om iets in te bouwen in de wet.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het essentiële verschil is dat ik zeg dat wij het doen, tenzij blijkt dat het absoluut niet kan. Dan gaan wij alsnog iets regelen, vanuit de veronderstelling dat het gewoon een goed idee is als het wel kan. U handelt vanuit de gedachte dat het eigenlijk een slecht idee is. Dat is het verschil. Ik wil dit tot uitdrukking laten komen in de wet die wij hier aannemen. Daarom kies ik voor deze weg en niet voor uw weg.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik heb niet willen uitdrukken dat ik dit een slechte wet vind c.q. dat ik het er niet mee eens ben.

De **voorzitter**: U heeft uw eigen termijn. Interrupties nu zijn om mevrouw Giskes vragen te stellen.

Giskes

De heer **Stroeken** (CDA): Ziet mevrouw Giskes in ons amendement inderdaad een middel om een wet terug te draaien? Wij zien dat niet zo.

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, maar ik heb het ook niet over uw amendement.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er ligt een amendement van de GroenLinks-fractie op stuk nr. 12, dat op een aardige manier verwoordt wat mevrouw Giskes zegt en dat inderdaad na vier jaar voor de minister nog de mogelijkheid openhoudt om een vergunning te weigeren of toe te staan.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dit gaat iedere keer over de vraag wat wij doen na vier jaar. Ik heb het erover dat je in twee jaar afbouwt wat er nu is, zodat de markt vrij is geworden en dat je jezelf dan verplicht om na drie jaar te kijken hoe het is gesteld. Maar in uw voorstel en in dat van de heer Stroeken staat dat wij zo'n beetje op dezelfde weg doorgaan, misschien wat minder strikt, en dat wij dan na vier jaar kijken hoe wij het daarna gaan doen. Dan heb je pas na die vier jaar die vrije situatie, waar je niets meer aan zou kunnen veranderen. Ik denk dat dit een heel onlogische manier van werken is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wij hebben op zichzelf nog wel een verschil van mening wat je in die vier jaar nog zou moeten doen of niet. Dit amendement gaat puur over de situatie daarna en kan daar los van beoordeeld worden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijn vraag heeft betrekking op de situatie dat je na vier jaar, als er al een geruime tijd een vrije situatie is geweest, bekijkt of wij nog iets moeten doen, of wij met terugwerkende kracht nog iets moeten vinden en of er iets is misgegaan. Dat is waarschijnlijk ook de angst van degenen die het niet zien zitten. Je moet alle belangen in dezen goed wegen. Dat inspireert mij tot deze vraag.

Wat de chauffeurspas betreft heb ik begrepen dat eigenlijk vrij weinig eisen gesteld zullen worden aan de chauffeurs, alleen in termen van goed gedrag en kunnen autorijden. Ik vraag mij af of de minister zelf het niet nodig acht om iets meer eisen te stellen, al was het maar in termen

van klantvriendelijkheid of wegenkennis. Ik geloof dat dit nu helemaal vervalt, maar ik wil graag van de minister weten hoe zij daarover denkt en wat zij zich voorstelt bij het onderdeel van de wet dat daarover gaat.

Er is een discussie over die goodwill. Dat element is niet inherent aan de wetgeving die wij nu hebben; het is wel iets wat in de praktijk is ontstaan. De situatie is dat mensen het nu zien als een opbouw van pensioen. Ik denk dat je deze situatie kunt vergelijken met die in de huisartsensfeer. Inmiddels heeft men daar een alternatief in de vorm van een soort van collectieve pensioenregeling. Ik vraag de minister om hetzij nu hetzij schriftelijk ons te laten weten of in die richting geen oplossing gevonden kan worden voor dit goodwillprobleem, dat wij natuurlijk ook niet helemaal mogen wegpoetsen.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw Giskes maakt een vergelijking met de dokters en de pensioenen in die sector. Als in deze branche iets geregeld wordt, gaat het ook over de toekomst. Het probleem van de goodwill is een probleem van de chauffeurs die nu rijden. Dat is niet op te lossen in de pensioensfeer. Het is een schade die ontstaat.

Mevrouw **Giskes** (D66): In de huisartsensfeer heeft natuurlijk hetzelfde gegolden. Er is daar jarenlang gewerkt met torenhoge goodwillbedragen. Er is een overgang gemaakt – ik moet bekennen dat ik de details niet helemaal weet – om daar eens een halt aan toe te roepen, waardoor men uit het gevangene zitten in dat systeem kon komen. Ik denk dat het heel nuttig zou kunnen zijn als we ook voor deze branche eens kijken of daar niet een oplossing gevonden kan worden. Immers, het moet beëindigd worden. Ik denk dat iedereen het daar wel over eens is. Maar je wilt niet dat mensen van de ene dag op de andere een enorme pot geld kwijt zijn. Daar is derhalve het zoeken naar.

De heer **Van Bommel** (SP): D66 deelt dus de mening van in ieder geval mijn fractie, dat er op dat punt een vorm van schadeloosstelling zal moeten zijn? Mag ik dat zo opvatten?

Mevrouw **Giskes** (D66): Nee, dat kan ik nu niet zo algemeen zeggen. Ik denk wel dat het goed is als in diezelfde evaluatietermen bekeken wordt wat hier nu gebeurt, in de zin van: hoe reëel zijn die bedragen en wie heeft daar last van? En in hoeverre is het meer een soort big business, waar we niet al te droevig van hoeven te worden; u misschien ook niet. Pas als ik dat gezien heb en als ik ook nog weet welke goede alternatieven er wellicht voor te verzinnen zijn, kunnen we daarover oordelen. Dat kan ik nu niet zeggen.

Voorzitter! Ook D66 wil graag weten van de minister hoe haars inziens de mogelijkheden voor taxi's inzake toegang tot busbanen en andere eventuele doelgroepstroken die misschien gaan ontstaan, verruimd zouden kunnen worden.

Er is voorts, in ieder geval in het blad van het Koninklijk Nederlands vervoer, gewezen op een vraag die gesteld is over het werken in een franchiseformule. Ik vraag me af of de minister kan vertellen – ik begrijp dat daar niet echt op terug is gekomen – of dit klopt en, zo nee, waarom niet en of er overwegingen zijn om dat ook niet wenselijk te vinden.

Voorzitter! Ook wat D66 betreft is de Schiphoudiscussie een belangrijke, al was het maar omdat veel mensen niet snappen wat daar gebeurt. Ik ben benieuwd wat daar door de minister nog aan kan worden en wordt gedaan.

Ook de chipcard, die al door de heer Van den Berg genoemd is, is voor D66 een belangrijk element, als het gaat om het goed kunnen integreren van taxi's in de hele keten van openbaar vervoer. Graag hoor ook ik wat de ontwikkelingen op dat front zijn.

Tot slot, voorzitter. Ook D66 ziet het probleem van de snorders. Kenmerk van een illegaal is dat hij juist niet volgens de wet opereert, zodat je moeilijk wettelijk kunt gaan regelen: er zijn geen snorders meer. Maar de handhaving is natuurlijk wel een punt. Ik denk dat de aanpak van de kentekenplaten die de minister zich nu voorstelt, wat dat betreft een verbetering is. Ook ik hoor graag of er nog meer voornemens zijn op het punt van de handhaving.

□

Mevrouw **Van Zijl** (PvdA): Voorzitter! Al sinds 1994 werkt de

Van Zuijlen

overheid aan een versterking van de rol van de taxi in het openbaar vervoer. Leefbaarheid in de stad en bereikbaarheid van het stedelijk gebied moeten verbeteren door de potentie van de taxi beter te benutten. In het kader van de operatie MDW – marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit – heeft Paars I hiervoor heldere voorstellen gedaan. Het was zelfs een van de eerste MDW-projecten.

Misschien ten overvloede, want het is niet altijd even duidelijk in de discussie: bij de MDW-projecten staat de consument centraal. Het is de bedoeling dat de maatregelen leiden tot lagere prijzen, betere kwaliteit en meer keuzevrijheid. Met name in de grote steden worden deze effecten verwacht. Na intensief overleg met de sector zijn de voorstellen door minister Netelenbos aangepast en onzes inziens verbeterd. Zij is met name tegemoetgekomen aan het verlangen om de voornemens beter te monitoren en te evalueren. Het gaat om een aantal zaken.

In de eerste plaats is daar het vrijlaten van het prijsbeleid voor de straattaxi. De verwachting is dat er sprake zal zijn van een prijsdaling, maar omdat de gevolgen van de invoering van concurrentie niet in alle opzichten zijn te voorspellen – zoals Eric van Damme opmerkt: de economische wetenschap is minder ver ontwikkeld dan de natuurwetenschap – heeft de minister gekozen voor de mogelijkheid van een maximumtarief. Het maximumtarief lijkt opgebouwd te worden uit een instaptarief, een kilometerprijs, een wachttijd en een mogelijke avond- of nachttoeslag. De PvdA-fractie vindt dat over de precieze opbouw en de hoogte van dit tarief snel duidelijkheid moet komen. Op welke manier denkt de minister het maximumtarief vorm te geven? Is het haar bedoeling het in te voeren of om het eventueel in te voeren? Wat heeft zij concreet voor ogen ten aanzien van het verkleinen van de informatie-achterstand van de consument ten opzichte van de chauffeur? Met andere woorden, hoe wordt het tarief in en op de taxi herkenbaar aangebracht? De fractie van de Partij van de Arbeid maakt zich hier zorgen over. De minister wil het tarief namelijk niet bij wet regelen. Ik vind dat de Kamer de mogelijkheid moet krijgen zich te buigen over deze voor de consument essentiële elementen

van de wet. Wij hebben hierover inmiddels, samen met de VVD en D66, een amendement ingediend. Ik ga ervan uit dat de minister bereid is deze regelingen met de Kamer te bespreken.

Ten tweede gaat het om het afschaffen van de vervoersgebieden waarbinnen ondernemers zich mogen begeven. Tot twee jaar na inwerkingtreding van de wet geldt een vergunning voor slechts één vervoersgebied. Na twee jaar vervalt deze eis. Zo wordt de flexibiliteit verhoogd en wordt leegrijden verminderd, waardoor de efficiency toeneemt. Een zwak punt bij het afschaffen van de beperking van het vervoersgebied is Schiphol. Daar blijft de afspraak gelden dat alleen Schipholtaxi's hun diensten voor aankomende passagiers mogen aanbieden. Hierdoor ontstaan lege retourritten, die wij juist willen voorkomen. De PvdA vindt dit onwenselijk en zij vraagt zich af of deze handelwijze niet in strijd is met de Mededingingswet. In het blad Personenvervoer van deze maand las ik dat de minister zich dat ook afvraagt. De manager van Schiphol spreekt in hetzelfde artikel enthousiast over zijn afscherming van de markt. Overweegt de minister dit aspect van de wet voor te leggen aan de NMA? Eigenlijk moet ik spreken van: dit aspect van de werkelijkheid die niet is aan te raken door de wet. Ik vind dat Schiphol ook zonder dat het door de Nederlandse mededingingsautoriteit daartoe wordt gedwongen, aan deze oneerlijke concurrentie een einde moeten willen maken. De NV Schiphol heeft immers eerlijke concurrentie en het milieu hoog in het vaandel staan. Hoe zijn de gesprekken die de minister hierover met vertegenwoordigers van Schiphol heeft gehad, verlopen? Uit de ronkende commentaren in de kranten maak ik op dat Schiphol nog niet echt van goede wil is. Ik ben benieuwd.

Ten derde stelt het kabinet voor op termijn het capaciteitsbeleid af te schaffen. Dat betekent dat de centrale vergunningverlenende instantie na twee jaar nieuwe bedrijven niet langer toegang tot de markt mag weigeren op basis van het voorspelde aanbod. Het vergunningenbeleid wordt niet helemaal afgeschaft. Ervaring in het buitenland heeft geleerd dat wel degelijk eisen aan de chauffeur en de

ondernemer moeten worden gesteld in termen van betrouwbaarheid en vakbekwaamheid. Het capaciteitsbeleid wordt in twee jaar afgebouwd. Hoe dat precies gebeurt, is niet helemaal duidelijk. Dat roept vragen op. Krijgen alle bedrijven met een serieuze aanvraag en omzetprognose van f 45.000 een vergunning? Hoe moet ik mij een geleidelijke verlaging van de capaciteitsnormen voorstellen? De systematiek van het van tevoren aantonen van de vervoersvraag en de omzetnorm wordt in de overgangsfase niet verlaten, terwijl die wel grote problemen oplevert. Waarom er dan toch voor gekozen? Bovendien hoeven bestaande ondernemingen voor uitbreiding van capaciteit geen aanvraag in te dienen, maar nieuwe ondernemingen wel. Dat lijkt in strijd met de bedoeling van het wetsvoorstel om de kansen voor nieuwkomers te vergroten. Hoewel het capaciteitsbeleid de eerste twee jaar wordt afgebouwd, vervalt de wettelijke bevoegdheid om een ondernemingsvergunning te weigeren op grond van het aanbod pas na vier jaar. Mede gelet op de vragen die de Partij van de Arbeid over de overgangperiode heeft, vraagt de fractie, in navolging van de VVD-fractie, zich af wat hiervan de zin is.

Ten vierde noem ik de afschaffing van de 24-uursverplichting. De minister gaat ervan uit dat het aanbod de vraag zal opzoeken. Dat zal in het algemeen ook wel gebeuren, maar zekerheid hebben wij niet. Wij vragen ons af of hier niet te lichtzinnig wordt geredeneerd. Stel dat op het dunbevolkte platteland geen rendabele vraag ontstaat en dat lokale overheden gedwongen zijn om contracten aan te besteden. Kan de minister enigszins aangeven hoeveel dit de lokale overheden zou kunnen gaan kosten? Het gaat de Partij van de Arbeid uitdrukkelijk om het behoud van de sociale functie van de taxi op het platteland.

Ten vijfde en ten slotte noem ik het flankerende beleid oftewel het kwaliteitsbeleid. Hierover heb ik acht korte vragen.

1. Het aparte taxikenteken komt voort uit een goed initiatief aangezien het gevoel van veiligheid van de reiziger erdoor vergroot kan worden, maar het moet er wel vanaf het begin van de invoering van de wet zijn. Gaat dat lukken?

Van Zuijlen

2. De koppeling van het sofnummer aan de chauffeurspas is wenselijk. Hoe verloopt het overleg hierover?

3. De kosten voor de ijking van de boordcomputer zijn voor de chauffeur en de ondernemer. Daarbij hebben zij geen keuzevrijheid, maar een verplichting om gebruik te maken van het Nederlands meetinstituut. Is het mogelijk hier marktwerking in te voeren die tot lagere tarieven kan leiden? Certificering van meerdere instituten lijkt wenselijk. Wordt daaraan gewerkt?

4. Hoe verloopt het overleg over de taxistandplaatsen? Wanneer kan de Kamer de resultaten van het onderzoek verwachten?

5. Kan de minister inzicht geven in de zogenaamde goodwillproblematiek? In welke steden speelt die een rol? Over welke aantallen praten wij? Hoeveel is gebruik gemaakt van de regeling tot versnelde afschrijving die vanaf 1 januari 1998 geldt?

6. De minister zegt dat het wenselijk zou kunnen zijn om tot uniformering van het gebruik van bus- en trambanen over te gaan. Zou niet nu al kunnen worden vastgesteld dat uniformering wenselijk is? Rekening houdend met de kosten die dat voor lokale overheden met zich mee zou kunnen brengen, zou je kunnen kiezen voor een langere invoeringstermijn. Hoe denkt de minister daarover?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik ben op zich ook voor het gebruik van bus- en trambanen voor de taxi, maar stel dat het aantal taxi's enorm gaat toenemen, wat betekent dat dan voor de vrije bus- en trambanen? Dat kan haaks op elkaar komen te staan.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Er zijn natuurlijk een aantal voorwaarden waaronder dat moet gebeuren. Een daarvan is dat er sprake moet blijven van een onbelemmerde doorgang van het andere openbaar vervoer. Ik neem aan dat het overleg dat de minister met de VNG voert, daar onder andere over zal gaan. Ik wil graag weten hoe dat overleg verloopt. De PvdA is een voorstander van het misschien wel wettelijk vastleggen van het gebruik door de taxi van de bus- en trambanen. Dit natuurlijk onder de voorwaarde dat de kosten niet te hoog zijn en dat er geen grote problemen ontstaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Er is, ook gezien de fileproblematiek en de congestie in de steden, een discussie aan de gang over allerlei verkeerssoorten die gebruik zouden moeten gaan maken van bus- en trambanen. Naast de taxi wordt ook gesproken over het goederenvervoer. Op een gegeven moment houdt het echter op. Dan vervalt het voordeel voor het openbaar vervoer. Ik vind dit dan ook een moeilijk punt, waar nader op moet worden ingegaan. Bekeken moet worden wat het in de praktijk gaat betekenen, voordat het te gemakkelijk wordt toegezegd.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Dat ben ik met u eens.

7. Handhaving en controle krijgen prioriteit. Gekozen is voor gebiedspecifieke inzet in met name de grote steden. Aan de burgemeesters is gevraagd om extra politie-inzet. Hoe is daarop gereageerd?

8. De PvdA vindt dat consumenten- en reizigersorganisaties deel moeten kunnen nemen aan het overleg over monitoring en evaluatie van het wetsvoorstel. Kan de minister dit toezeggen?

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Producten uit de MDW-hoek worden door mijn fractie over het algemeen niet enthousiast ontvangen, maar zij worden uiteraard op hun merites beoordeeld. Wij hebben bijvoorbeeld wel positief gereageerd op voorstellen om de marktwerking in de afvalbranche te bevorderen. Wij zijn ook positief over het instrument marktwerking bij de verdeling van de schaarse wegcapaciteit, bijvoorbeeld via rekeningrijden. Partijen die marktwerking hoog in het vaandel hebben, denken daar vaak heel anders over.

Voorzitter! De taxi kan een bepaalde rol vervullen in de vervoersketen tussen openbaar vervoer en auto. De regering stelt dat bij realisering van doelstellingen uit het SVV-2 – zoals de bevordering van leefbaarheid en bereikbaarheid – de taxi een belangrijke functie heeft, met name in de ketenmobiliteit. Dat is een argument voor liberalisering. Daarnaast wijst de regering erop dat

de ritprijzen te hoog zijn, dat de bezettingsgraad te laag is, dat er weinig innovaties in de taxisector plaatsvinden en dat de taxi een slecht imago heeft.

De regering wil hierin verandering brengen door de gesloten markt voor capaciteit en tarieven los te laten, door de vervoersgebieden af te schaffen, door een landelijk vergunningenbeleid te introduceren en door kwaliteitseisen te stellen. Deze voorstellen bieden geen of een onvoldoende oplossing voor de problemen in de taxiwereld. Een van de belangrijkste punten van kritiek van de Raad van State is dat onvoldoende onderbouwd is op welke manier marktwerking de rol van de taxi in de vervoersketen kan verbeteren. Dit is een belangrijke omissie. Wil de minister aangeven wat naar haar inzicht de rol van de geliberaliseerde taxi in de vervoersketen kan zijn?

Wil de minister terugkomen op de kritiek op de situatie in landen waar wel tot liberalisering is overgegaan? Het lijkt erop dat daar de geliberaliseerde markt niet tot prijsverlaging en een beter aanbod heeft geleid. Er moet goed nagegaan worden wat de oorzaken daarvan zijn en of daarmee in Nederland rekening gehouden kan worden.

Uit de marktwerking in het openbaar vervoer blijkt dat de desbetreffende bedrijven zeer geïnteresseerd zijn in de zogenaamde "dikke" lijnen in de steden, maar dat op het platteland de overheid met subsidies moet bijspringen. Dit geldt natuurlijk ook voor taxi's. In de steden is er veel geld te verdienen, maar op het platteland moet er geld bij om de sociale functie van de taxi te behouden. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn.

Het lijkt mij goed dat de minister nog eens ingaat op het experiment in Leiden, waarover ons tegenstrijdige berichten bereiken. Enerzijds is men positief, maar anderzijds blijken de opbrengsten voor de diverse taxiondernemingen tegen te vallen. Als dat een voorbode is van de werking van dit wetsvoorstel, moet er nog eens goed over worden nagedacht.

Een ander argument dat het kabinet aanvoert is dat de bezettingsgraad te laag is. Daar zijn wij het mee eens en er moeten ook maatregelen voor genomen worden. Het kabinet meent dat er te weinig innovaties worden doorgevoerd in

Van der Steenhoven

de taxisector. Ook daarmee zijn wij het eens. Ik vraag mij alleen af of de markt die innovaties moet brengen. Er zijn wel wat innovaties doorgevoerd. Ik denk dan aan de treintaxi en aan de citytaxi. Ook denk ik aan het nachtkaartje. In sommige steden kun je 's nachts als er geen bussen meer rijden, terug met een taxi voor een geïntegreerd tarief. Dit soort zaken is tot stand gekomen door ingrijpen van lokale overheden en door overleg tussen overheden en taxibedrijven. Wij vragen ons af of dat in de toekomst ook gaat gebeuren als de markt geliberaliseerd is. Tevens vragen wij ons af of garanties gegeven kunnen worden dat die innovaties in de vrije markt wel tot stand komen. Graag wat meer duidelijkheid op dit punt. Ik overweeg in tweede termijn op dit punt een motie in te dienen.

Zijn de in het wetsvoorstel voorgestelde maatregelen echte oplossingen voor de taxisector? Ik zet bijvoorbeeld vraagtekens bij het introduceren van een landelijke vergunning. De problemen in de taxisector spelen met name op lokaal niveau een rol. De politie en de taxibesturen in de regio's zitten op lokaal niveau vrij dicht op de problematiek. Dus het zou kunnen dat in een nieuwe situatie, juist door dat uit de lokale situatie te halen en het op landelijk niveau te tillen, zowel de politie als de lokale besturen te veel afstand hebben van de taxi, zodat het niet goed mogelijk is om de nieuwe afspraken te controleren. Het is de vraag of dan effectief opgetreden kan worden tegen ontduikingen van de nieuwe wet. Op zichzelf zijn wij het wel eens met de voorstellen tot verbetering van de kwaliteit, hoewel wij ons afvragen of dat niet op een goedkopere manier kan. Ik denk aan de aanschaf van een boordcomputer. Ook zouden de eisen die aan de keuring gesteld moeten worden en aan de chauffeursspas uitgebreid moeten worden.

Het is de vraag of het voorgestelde politietoezicht, zeker omdat het op een hoger niveau getild wordt, voldoende is om eventueel illegale snorders of mensen die zich onvoldoende aan de regels houden aan te pakken. Het is wel belangrijk dat die mensen goed worden aangepakt, want het is natuurlijk denkbaar dat zij 's nachts gaan rijden op de interessante tijden, terwijl er op andere momenten geen

taxivervoer beschikbaar is omdat het te weinig loont.

Wij sluiten ons aan bij de vragen over de inzet van gemeentes om te komen tot een andere taxiopstelling in het kader van de discussie over goodwill die door een aantal andere fracties is aangekaart. De fractie van D66 heeft een interessant idee naar voren gebracht, namelijk om daar in de sfeer van de pensioenvoorzieningen iets aan te doen. Veel chauffeurs hebben pensioen opgebouwd en kunnen nu in de problemen komen. Overigens vinden wij niet dat zomaar een vergelijking getrokken kan worden met de varkenssector en de problematiek daar. Daar gaat het om een milieuprobleem dat gedurende vijftien jaar niet aangepakt is en waar wij maatschappijbreed enorm last van hebben. Hier gaat het om een groep met een probleem waar de maatschappij geen last van heeft. Wij willen alleen dat de situatie verbetert en wij vinden dat dit op een zorgvuldige manier moet gebeuren. Heeft de minister op dit punt ideeën en voorstellen? Het is in ieder geval een punt dat voor ons zwaar weegt.

De heer **Van Bommel** (SP): De heer Van der Steenhoven zal toch wel begrijpen dat mijn vergelijking met de varkenssector zich richtte op het feit dat ondernemers gedupeerd raken door overheidsbeleid, wat voor motieven de overheid bij dat beleid ook moge hebben.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is een verklaring. Ik wilde alleen aangeven dat het rechtvaardiger is om in het geval van de varkensboeren overheidsmaatregelen te nemen die misschien individuele varkensboeren dupeert, omdat het milieuprobleem dat door deze sector veroorzaakt wordt enorm groot is. Bovendien is dat probleem vijftien jaar lang niet aangepakt. Maar hier gaat het om een situatie waar wij maatschappelijk gezien niet veel last van hebben. Misschien komt een aantal ondernemers in de problemen. Je kunt met meer recht zeggen dat je daarvoor dan een oplossing moet vinden.

De heer **Van Bommel** (SP): Trekt u, omdat er andere motieven zijn, de consequentie dat de gedupeerden eventueel schadeloos gesteld worden?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik kan mij goed voorstellen dat in het geval van de varkensboeren wordt gezegd dat het om een milieuprobleem gaat dat wordt veroorzaakt door diezelfde boeren en dat daarom geen schadeloosstelling wordt gegeven. Het gaat nu om een groep die door een ander beleid wordt getroffen. In deze situatie kan met meer recht worden gezocht naar oplossingen voor de financiële problematiek.

Voorzitter! Concluderend merk ik op dat er wel degelijk veranderingen moeten plaatsvinden in de taxisector. Het betreft een nogal overgereguleerde sector, waar nieuwe ontwikkelingen moeilijk tot stand kunnen komen. De sector moet wel bij de veranderingen betrokken worden. Ik denk dat de taxi een veel belangrijker rol kan spelen in de ketenmobiliteit. Wij wachten het antwoord van de minister op dat punt af. Ik hoop dat zij dat kan onderbouwen. Het gaat om zorgvuldigheid. De mogelijkheid moet opgehouden worden om in de toekomst eventueel hierop terug te komen, als er echte problemen ontstaan. Dan kan opnieuw bekeken worden of het niet anders moet. Een evaluatie na vier jaar is van belang. In die vier jaar moet het instrument capaciteitsbeleid gehanteerd worden.

Wij hebben twee amendementen ingediend. Een amendement heeft de bedoeling om in ieder geval na vier jaar, zo nodig, elementen van het capaciteitsbeleid te behouden. Een ander amendement gaat met name in op het maximumtarief. In de wet is dat onduidelijk geformuleerd. Er staat namelijk "kan een maximumtarief voor het taxivervoer vaststellen", terwijl wij van mening zijn dat dit gewoon moet gebeuren. Met het amendement wordt beoogd een maximumtaxitarief vast te stellen.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik spreek mijn dank uit voor de inbreng van de Kamer in eerste termijn. Wij spreken over een belangrijk wetsvoorstel waarin marktwerking centraal staat, maar niet als doel op zichzelf, want daar geloof ik niet in. Marktwerking kan aan de orde zijn als zij leidt tot betere resultaten. De doelstellingen van meer kwaliteit en betere afstemming op de consument zullen ervoor zorgen dat in Nederland meer dan tot nu toe wordt

Netelenbos

gekozen voor taxivervoer. Wij zijn een wonderlijke uitzondering in de westerse wereld, gelet op het aantal mensen dat een taxi gebruikt. Het percentage van 2 is bijzonder weinig. Wij kennen het hoogste tarief van de wereld. Wij worstelen daar al jaren mee. Mijn voorgangers hebben geprobeerd dat te veranderen door wetten die uiteindelijk niet het gewenste resultaat hebben gebracht en door de langjarige discussie over veranderingen, waarvoor ook aandacht is gevraagd.

Mevrouw **Giskes** (D66): U zegt dat wij het hoogste tarief ter wereld hebben. Uit overzichten blijkt dat niet. Kunt u een toelichting daarop geven?

Minister **Netelenbos**: Bij een vergelijking van de valuta is dat niet het geval, maar bij een vergelijking met landen met eenzelfde economie, kennen wij het hoogste tarief. Dat is precies ook een van de redenen waarom wij met het voorliggende voorstel zijn gekomen. Er ligt immers een relatie tussen het gebruik van een taxi en de inhoud van de eigen huishoudportemonnee. De gedachte daarbij voor velen is dat het buitengewoon riskant is om een taxi te nemen vanwege de hoge prijs. Daar ligt een wezenlijk probleem. Wij proberen ervoor te zorgen dat meer mensen kiezen voor de taxi. Als gevolg daarvan kan de ondernemer goed functioneren. Het moet dus voor de burger betaalbaar zijn en bovendien kwalitatief aantrekkelijk.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik denk dat de minister zich vergist. Wij hebben een overzicht gekregen van vergelijkbare economieën in het Westen met de taxiprijzen in de hoofdsteden. Daar bleek iets anders uit dan wat de minister zegt.

Minister **Netelenbos**: De kosten vormen een groot probleem. Ik zal het overzicht daarom nog eens rond laten sturen.

Ik zal de discussie die vandaag centraal staat en die ook bij de nota aan de orde is geweest niet overdoen. Ik wil echter graag een en ander toelichten bij vragen als: Waarom zijn er een paar zaken gewijzigd? Wat is de achterliggende gedachte? Wat is de procedure geweest? Waarom heeft het zo lang geduurd?

Ik ben van mening geweest dat het erg belangrijk was om veel draagvlak te creëren voor hetgeen wij gaan doen. Voor de mensen die in de taxibranche werken, is wat wij voorstellen immers buitengewoon ingrijpend. Men werkt in een sector en men kent de zekerheden. Vervolgens wordt er bij wet een geheel andere situatie gecreëerd. Dat vraagt om zorgvuldigheid en draagvlak. Ik heb dus nogal wat tijd gestopt in overleg met de taxi-branche. Dat heeft geleid tot nogal wat wijzigingen en uiteindelijk tot overeenstemming op onderdelen.

Uiteindelijk is het mij echter niet gelukt op alle onderdelen van het voorstel overeenstemming te bereiken. Dat vind ik jammer. Ik had zelf het gevoel dat wij bijna zover waren om het te proberen. Het grote verschil van mening lag in het feit dat de taxiorganisaties, KNV Taxi en de centrales van de grote steden, van mening waren dat het eindbeeld in het wetsvoorstel opengelaten moest worden. Men wilde op weg gaan binnen de context van het na ommeekomst van een aantal malen overleg uitgewerkte wetsvoorstel. Uiteindelijk is het eindbeeld in de wet opgenomen. Dat eindbeeld ontstaat op zijn laatst na vier jaar functioneren van de wet. Men was echter van mening dat het beter was om dit open te laten en iedere keer de monitor en de evaluatie te gebruiken om te komen tot een definitieve vormgeving van het wetsvoorstel.

Ik ben van mening dat dit niet verstandig is. Dit zou immers betekenen dat er voortdurend onzekerheid blijft bestaan over het eindbeeld. Dat kan betekenen dat ook de werking van het traject naar het eindbeeld beïnvloed kan worden door het eigen gedrag. Wij zijn allemaal wijs genoeg om te weten hoe dat beïnvloed kan worden. De taxibranche moet immers zelf nogal stevig in het traject zitten om ervoor te zorgen dat het een succes wordt. Daarom was en ben ik van mening dat het eindbeeld vastgelegd moest worden. Het is daarnaast belangrijk dat wij samen met de branche een monitor ontwerpen en de evaluatie verzorgen. Wij moeten transparant werken. Er mag niet het gevoel ontstaan dat wij conclusies trekken die niet overeenstemmen met de werkelijkheid zoals die zich ontwikkelt. De branche is er dan ook bij. Ik nodig de branche uit om deel te

nemen aan het ontwerpen van de monitor en aan het begeleiden van de evaluatie.

Ik ben het op zichzelf eens met de branche dat een evaluatie dient te leiden tot gevolgtrekkingen. Anders is het niet nodig om een evaluatie te plegen. Waarom zou je iets evalueren als je niets wilt doen met de conclusies? Wat mij betreft is het proces, met een tussenevaluatie na anderhalf jaar op basis waarvan conclusies getrokken kunnen worden voor de vierjarige periode, erg belangrijk. Wij gaan tenslotte een zeer onzeker proces in. Dat beluister ik ook hier in de Kamer. Men neemt verschillende posities in bij het debat. De ene bewindvoerder gelooft er in en de andere bewindvoerder heeft veel twijfels. De evaluatie is dus belangrijk. Dat geldt ook voor de tussentijdse evaluatie na anderhalf jaar. Beiden zijn van belang voor het traject met betrekking tot het eventueel continueren van een aantal zekerheden, ook voor de tweede tweedeaarsperiode die bij nota van wijziging in het wetsvoorstel is voorgesteld. In het derde jaar moet er vervolgens tot een eindevaluatie gekomen worden. Ik heb daardoor het idee dat er op dat moment, als de bevindingen en de conclusies duidelijk zijn, nog voldoende tijd is om ten aanzien van het door de wet neergezette beeld mogelijkwerwijs beleid voor te stellen en te ontwikkelen. Gevraagd is waarom geen overgangstermijn van twee jaar in acht wordt genomen. Ik ga ervan uit dat in die periode veel van de aannames worden gerealiseerd en dat aan het einde van de tweejaarlijkse periode kan worden gezegd dat wij kunnen doorgaan op de ingeslagen weg. Als zich echter onverwachte ontwikkelingen voordoen, wil ik de ruimte hebben om eventueel in overleg met de branche aanpassingen door te voeren. Ik verwacht niet dat het nodig zal zijn, maar je weet maar nooit. In andere landen zie je ook dat het op onderdelen anders gaat dan werd verwacht. Vandaar deze voorzichtige aanpak.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik denk dat de minister en ik niet van mening verschillen over het einddoel. Ik wil echter nog op het volgende wijzen. Iedereen die nu een vergunning heeft, moet al binnen een jaar een nieuwe vergunning hebben gekregen. In dat jaar is de

Netelenbos

minister nog volop bezig het bestaande capaciteitsbeleid langzaam maar zeker af te bouwen. Dan heeft inmiddels een groot deel van de mensen een definitieve nieuwe vergunning. In de wet staat dat in principe de vergunningen vier jaar lang volgens de gebiedsgerichte benadering worden verstrekt, tenzij de minister daarvan afwijkt. Ook wordt in die periode de mogelijkheid opgehouden van een beoordeling op grond van de vervoersvraag. Het lijkt mij dat in de eerste anderhalf jaar het capaciteitsbeleid onvoldoende is afgebouwd. Na drie jaar heb je daar meer zicht op, mits het dan echt vrijgegeven is. Dat laatste is echter nog niet het geval, dus weten wij nog niet waar wij het precies over hebben. Er wordt geëvalueerd terwijl het nog niet af is. Toch denken wij dan al conclusies te kunnen trekken en daar wringt voor mij de schoen.

Minister **Netelenbos**: De basisgedachte is dat wij aan het einde van het tweede jaar bepaalde vrijheden verschaffen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Maar in het eerste jaar hebt u alle vergunningen al moeten vervangen.

Minister **Netelenbos**: Dat spreekt voor zich. Iedereen die nu een vergunning heeft, krijgt automatisch een nieuwe vergunning. Dat kan niet anders, omdat er eerder meer dan minder vervoerders komen. Er is nu sprake van een enorme schaarste die tot veel uitwassen leidt, met alle problemen van dien waarmee wij in de overgangsfase te maken hebben. Wij gaan dat zeker verruimen. Er zullen parameters worden ontwikkeld ten behoeve van de monitor. Bij de implementatie van de wet vindt een nulmeting plaats en vervolgens komen er een tussen- en een eindevaluatie.

Mevrouw **Giskes** (D66): De bestaande vergunningen – en dat zijn er nogal wat – moeten al in het eerste jaar worden omgezet. In die tijd hebt u nog niet het capaciteitsbeleid losgelaten, dus gelden er nog allerlei beperkingen. Pas na vier jaar zullen er landelijke vergunningen zijn, maar u gaat al evalueren voordat de markt echt open is. U meent dus de gevolgen te kunnen overzien voordat dat punt bereikt is. Er kan echter pas sprake zijn van een

echte evaluatie als er een gehele vrijstelling is.

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp dat u een pleidooi houdt voor uw amendement. Ten tijde van de ontwikkeling van de monitor en de voorbereiding van de evaluatie tekent zich uiteraard een beeld af. Het is ook de RVI die de vergunningen verleent. Die vergunningen kunnen dus voortdurend worden verruimd. Het klopt dat in artikel X staat dat de vergunning voor het verrichten van taxivervoer, verleend voor een bepaald vervoersgebied, vier jaar na de datum van inwerking-treding voor heel Nederland geldt. Eerst wordt binnen de bestaande vervoersgebieden verruimd. Dat is op zichzelf al een hele verandering, want op dit moment is er echt sprake van schaarste. Ook in die provincies waar men schaarste niet als beleid heeft gehanteerd, maar wilde verruimen, werkte het in de praktijk absoluut niet. Nu er landelijk vergunningen worden verleend, komt er een hele andere dynamiek in het systeem. Als je het gevoel hebt dat wat je per gebied doet verantwoord is en je haalt vervolgens de grenzen er tussenuit, zal de markt die aan het eind van die vier jaar beschikbaar is voor Nederland praktijkervaring hebben opgedaan met die ontwikkeling en recht van bestaan hebben. Dat heb je dus aan het einde van die vier jaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Dit bestrijd ik nu juist, want pas na vier jaar worden alle vergunningen landelijke vergunningen. Dan is pas de situatie van een volledig geliberaliseerde markt ontstaan. Het gaat mij niet om mijn amendement.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw Giskes maakt een denkfout. De vergunningen worden landelijk toegekend. Dit betekent dat de RVI landelijk de capaciteit zal vergroten. De markt zal zich uitbreiden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Jawel, maar pas na vier jaar is dit eindbeeld bereikt waar wij allen – ik ook – naar streven. Dan weet je pas of er iets misgaat in de taxibranche in Nederland, terwijl alle evaluaties al zijn geweest. Hier wringt de schoen. Daarom zeg ik: doe het korter. Evalueer binnen vier jaar wat er feitelijk gaande is – dan zijn er allemaal landelijke vergunningen –

en kijk dan of je nog een stap terug moet zetten op de ingeslagen weg.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Voor nogal wat onderdelen van de liberalisering geldt dat dit in principe aan het einde van het tweede jaar aan de orde is, tenzij er aanleiding is om dat te verlengen. Nu wordt een beeld neergezet waarin iets wat op zich geen probleem is, wordt uitvergroet. Ik ben het niet eens met de zorg van mevrouw Giskes. Ik pleit ervoor dat wij voorzichtig zijn. De verhouding met de branche die niet gelooft in wat wij doen, is buitengewoon lastig. De overheid behoudt zich in de wet een positie voor om – als het echt nodig is – eventueel nog wat meer tijd te nemen voor een omwenteling die toch zijn weerga niet kent in deze sector. Dit is naar mijn mening alleszins verantwoord. Als het niet nodig is, pas je het niet toe. De evaluatie wordt uiteraard ook met de Kamer besproken. Na anderhalf jaar krijgt de Kamer een tussenevaluatie. Dan kan worden besproken wat verstandig is, hoe een en ander zich ontwikkelt, enzovoort. Het is altijd al de bedoeling van het wetsvoorstel geweest dat het totale eindbeeld aan het einde van de periode van vier jaar wordt vastgesteld. Dit kan ook niet te snel. Wat betreft de mogelijkheid van aanpassing: de gedachte is dat je dit besluit neemt aan het einde van het derde jaar bij de eindevaluatie omdat er vormfouten kunnen zitten in de wet. Het laatste jaar kan dan worden gebruikt om een soort totaalbalans op te maken en te bezien of het beleid zich ontwikkelt zoals bedoeld of dat er iets gebeurt dat om aanpassing vraagt.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het verschil van mening gaat over de vraag of je na drie jaar in staat bent een eindsituatie te beoordelen, gegeven het feit dat die eindsituatie dan nog niet is bereikt.

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat dit mogelijk is.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Mijn fractie heeft het zo begrepen dat het capaciteitsbeleid de facto na twee jaar wordt losgelaten, maar de jure pas na vier jaar. Eerlijk gezegd zien wij de toegevoegde waarde daarvan niet zo. Kan de minister dit nog uitleggen?

Netelenbos

Minister **Netelenbos**: Dit heeft ermee te maken dat niet vooraf kan worden vastgesteld hoe de ontwikkelingen zullen verlopen. In principe is het de bedoeling dat aan het einde van het tweede jaar wordt overgegaan op een situatie die als eindbeeld wordt gezien. Het kan zijn dat na anderhalf jaar problemen ontstaan. Het is dan goed de ruimte te hebben voor een verlenging van de periode. Wij zijn bezig met belangen van de consument – die heeft er per slot van rekening belang bij dat de sector gezond is – en van de sector. De afweging moet worden gemaakt in de periode tussen anderhalf en twee jaar. Daarover spreken wij vervolgens uitvoerig in de Kamer, voordat wij eventueel komen tot een verlenging.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): U heeft net gezegd dat de sector perfect in staat is zich zodanig te gedragen dat de termijn kan worden beïnvloed. Het kan best zijn dat aldus wordt gehandeld dat wij wel gedwongen zullen zijn die extra termijn te gebruiken. Kunnen wij, als wij de de-factotermijn ook de de-juretermijn laten zijn, op het moment dat er iets misgaat niet alsnog ingrijpen?

Minister **Netelenbos**: Nee, want dan is de termijn te kort voor een wetswijziging en die is dan nodig. Bovendien moet de monitor de parameters zo uitwerken. Dat is nog niet klaar; wij doen het samen met de branche. Wij moeten helder zien te krijgen via de monitor en de evaluatie of er gedragseffecten zijn die niet "te goeder trouw" zijn en die wij natuurlijk niet wensen te honoreren. Het is de kunst het op die wijze uit te werken en ik denk dat wij in staat zijn het zo te doen. Wij moeten tevoren tegen elkaar zeggen dat zaken als filibusteren of aangeven dat men er willens en wetens niets van wil maken, nooit een argument kan zijn om de periode te verlengen. Als op echt integere gronden blijkt dat er zorgelijke ontwikkelingen zijn die om een reactie vragen, moeten wij ons wat meer tijd gunnen. Per slot van rekening is een termijn van twee jaar voor een bedrijfs- en cultuurverandering niet echt lang. Wij denken echter dat het kan en wij willen ook graag dat het kan, maar of het werkelijk verantwoord is, durf ik niet met de hand op het hart te

zeggen. Ik heb er enorm indringend met de sector over gesproken, ook met mensen die geen belang in de sector hebben maar die er wel veel verstand van hebben. Ik geloof niet in het heil van een of andere ideologie, maar wel in het heil van de praktijk. Ik wil een en ander zelf goed kunnen beoordelen. Dat vraagt om de mogelijkheid van verlenging, maar het hoeft niet. En uiteraard betrek ik de Kamer hier volledig bij.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Hoe kijkt de minister aan tegen het feit dat wij hiermee al sinds 1994 bezig zijn? Dit komt voor de sector toch niet uit de lucht vallen? Ik waardeer het zeer dat zij overleg heeft gevoerd met de sector. Ik zou het ook prima vinden als de monitor in samenwerking met de sector werd gemaakt. Mij gaat het echter om de termijn. In het oorspronkelijke wetsvoorstel, ook zorgvuldig, was voorzien na achttien maanden te evalueren. Wij zijn er nog niet van overtuigd dat het niet goed is na achttien maanden te evalueren en na twee jaar te komen tot invoering. Je ziet ontwikkelingen aankomen. De minister zegt dat een termijn van een halfjaar te kort is, maar ik wijs erop dat het niet hoeft te gaan om een nieuw wetsvoorstel. Het gaat denk ik hooguit om de aanpassing van enkele artikelen. Mijn fractie vreest dat, als wij de zaak lang aanhouden, de onzekerheid blijft en men zal inspelen op de situatie over vier jaar, waarin de Kamer wellicht een andere politieke samenstelling heeft en getracht wordt deze wet van tafel te krijgen. Wij voelen daar niet voor, wij willen duidelijkheid scheppen.

Minister **Netelenbos**: Ik begrijp dat u bang bent dat u er straks niet meer bij bent. Dat verbaast mij eerlijk gezegd.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Dat zegt u verkeerd. Wij weten allemaal dat op een gegeven moment kan worden ingespeeld op een nieuw ingrijpen van de Kamer. Als je kijkt...

De **voorzitter**: Ik ben er niet voor, die discussie nu te voeren.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Akkoord. Ik wijs alleen op dat punt.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Jezelf een mogelijkheid bij wet verschaffen voor het geval dat, ligt in

de lijn van de redenering vervat in het amendement van mevrouw Giskes: als het niet nodig is, maak je er geen gebruik van.

Gesteld is: in 1994 spraken wij er al over en er is niets gedaan. Als wij vandaag een discussie voeren over veranderende verhoudingen in de Tweede Kamer, weet ik zeker dat men zijn gedrag niet gaat veranderen opdat er op enig moment wellicht een andere regeling komt. Het beleid is dat men werkt volgens vigerende wetgeving. Vrijwel iedere sector wacht bij veranderingen af totdat de nieuwe wet in het Staatsblad staat. Er zijn tal van sectoren waar het aan de orde is.

De standpunten in de Kamer zijn heel verschillend. De een denkt dat het fantastisch zal gaan. De tweede moet het eerst nog eens zien. De derde gelooft er helemaal niet in. In dat spanningsveld werken wij. Ik wens geen brokken te maken. Ik wens bepaalde mogelijkheden te behouden voor het geval er brokken ontstaan. Brokken worden echter niet georganiseerd; de monitor voorkomt dat. Als er na anderhalf jaar een evaluatie komt, weten wij precies hoe dat gaat. Na twee jaar valt automatisch de bijl. Er is zeker niet meteen commitment in de Kamer. Dat duurt meestal ook een paar maanden. Er is dan onvoldoende tijd om het traject te wijzigen. Je moet verantwoord beleid uitvoeren. Het eindbeeld ligt vast. Het is zeker niet op voorhand de bedoeling dat wij gebruik maken van de verlenging. Maar als het voor deze vorm van vervoer nodig is, moeten wij er met elkaar over spreken. Dat gaat dan in goed overleg met de Kamer. Wij moeten dan nagaan wat verlengingen op onderdelen voor gevolgen hebben.

De **voorzitter**: De minister denkt nog steeds dat als zij maar doorpraat, mensen die voor interrupties zijn opgestaan wel weer gaan zitten. Dat is niet zo.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vond het wel goed dat de minister haar betoog even afmaakte. Zij gaf daarbij meteen de argumentatie waarom zij nog na vier jaar de mogelijkheid...

De **voorzitter**: Maar dat was niet de reden waarom u wilde interrumperen.

Netelenbos

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat was zeker wel de reden waarom ik wilde interrumperen.

De **voorzitter**: Waarom doet u het nu dan nog?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister moet nog uiteenzetten wat die ene stap zal zijn. Zij heeft beargumenteerd waarom zij de mogelijkheid voor vier jaar wil houden. Ik snap overigens niet dat de Paarse fracties daar zo moeilijk over doen, want je moet ook afspraken maken met de branche.

De **voorzitter**: Maar u hebt het nu tegen de minister!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik vind het heel belangrijk, dat je na vier jaar die mogelijkheid hebt. Er kunnen ook na vier jaar zoveel taxi's op de markt komen, dat er een enorme puinhoop ontstaat. Dan moet je de mogelijkheid hebben om in te grijpen. Het lijkt mij niet goed om die mogelijkheid nu weg te geven.

Minister **Netelenbos**: Het maakt een reuze verschil of je al drie jaar met een beleid bezig bent of anderhalf jaar. Voordat het hele systeem goed van start is, zijn wij een hele tijd verder. Dan heb je een beter beeld van de ontwikkeling. Mochten er dingen onverhoopt niet goed gaan, dan is er voldoende tijd. Als ik echter de redenering van de heer Luchtenveld ga volgen, zal er geen enkele ruimte meer zijn. Die kan dan ook niet meer worden gecreëerd. Ik ben echter ook van mening dat men aan het einde van het vierde jaar precies moet weten hoe het beleid is geworden. Er is dan nog een jaar beschikbaar om als dat nodig is, orde op zaken te stellen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat begrijp ik, maar er kunnen zich altijd na een aantal jaren nieuwe problemen voordoen. Die hebben zich ook in andere landen voorgedaan. Het is dan toch goed om de mogelijkheid achter de hand te hebben om in te grijpen? Ik zie het risico van het achter de hand houden van zo'n mogelijkheid niet.

Minister **Netelenbos**: Daar ben ik niet voor. Ik zit nu in een soort spagaat. Aan de ene kant wordt

gezegd dat ik te veel tijd neem, namelijk vier jaar als dat zo uitkomt. Aan de andere kant wordt gezegd dat het toch te weinig is. Mijns inziens is er nu een verstandig, goed afgewogen voorstel, dat meer draagvlak geeft dan wanneer wij een koers volgen waarbij wij in twee jaar helemaal rond moeten zijn. KNV Taxi heeft uiteindelijk ook niet willen meegaan met het beeld dat in het wetsvoorstel is opgenomen, maar ik wil toch zo dicht mogelijk bij die organisatie blijven, want die organisatie heeft nog het meeste gevoel gehad voor wat hier gebeurt. Zij heeft nog veel steun gegeven, behoudens dan voor het eindbeeld.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik ondersteun de wens van de minister om een langere periode beschikbaar te hebben. Zij heeft op die basis onderhandeld. Dat kan niet maar even teruggedraaid worden. Ik denk dat die langere periode prima is, maar zowel de minister als wij willen op een of andere manier de mogelijkheid tot ingrijpen. Zij wil dat door middel van een nieuwe wet, hetgeen een heleboel tijd kost. De fractie van het CDA stelt voor al in dit wetsvoorstel vast te leggen dat er kan worden ingegrepen als onverhoopt blijkt dat het nodig is. Is dat niet veel verstandiger?

Minister **Netelenbos**: Neen, want dat zou ook weer een eigen dynamiek kunnen krijgen. Evaluatie aan het eind van het derde jaar biedt genoeg ruimte om te bezien wat verstandig is. Ik vind het beter om het eindbeeld vast te leggen en ons een optie te verschaffen voor het geval er in de loop van de vier jaar iets misgaat. Dat lijkt mij verstandig. Ik zou de leden om begrip willen vragen voor het feit dat niemand – ook wij niet – zekerheid heeft. Intussen gaat het om de belangen van degenen die vervoerd willen worden en om die van de branche zelf. Men moet het gevoel hebben dat met die belangen rekening wordt gehouden. Mijn voorstel biedt een goede balans door te kiezen voor een positie tussen haast en te veel open eind. En bovendien: wat is uiteindelijk vier jaar! Kijk maar eens hoe snel dergelijke perioden in dit huis verstrijken.

Voorzitter! De branche heeft de evaluatie en de betrokkenheid daarbij ervaren als een hele verbetering. Ook de aanpassing van de Wet economi-

sche delicten ziet men als een hele verbetering. Dit wordt inderdaad meegenomen in de evaluatie. Ook is inmiddels de mogelijkheid tot schorsing opgenomen. Daarnaast blijkt het na overleg met de Rijksdienst voor het wegverkeer mogelijk te zijn om te voldoen aan de grote wens van de branche om een eigen kenteken te krijgen. Ik zal het taxikenteken met de grootst mogelijke spoed trachten in te voeren. Dan kunnen burgers gemakkelijk zien dat zij niet te maken hebben met een hobbyist die zomaar een bordje op zijn auto schroeft en zich als taxi presenteert. Zo'n taxirijbewijs krijg je niet zomaar. Controlerende instanties kunnen aan de hand van zo'n kenteken gemakkelijker snorders van de weg halen. Dit systeem is wellicht niet 100% waterdicht, maar wel redelijk betrouwbaar. Kentekens worden namelijk steeds ongevoeliger voor fraude.

De heer Stroeken vroeg of het mogelijk is om landelijke regels te stellen voor het gebruik van vrije tram- en busbanen. Deze banen vallen onder de competentie van de gemeenten. Ik hecht daarom aan goed overleg met de gemeenten over dit voor de taxibranche belangrijke onderwerp. Wij moeten dit niet wettelijk van bovenaf willen dicteren, want wij kunnen niet overzien of het overal wel verantwoord is.

Velen spraken over problemen met vergunningen. Die mogen volgens de wet niet aan anderen worden overgedragen. Desondanks gebeurt het in de praktijk wel vaak, vooral in de grote steden; het meest in Amsterdam en het minst in Utrecht. Oorzaak is de schaarste. De minister van Financiën heeft een regeling in het leven geroepen die een oplossing biedt voor de problemen rond goodwill. In totaal gaat het hierbij om een bedrag van 300 mln. aan gederfde inkomsten voor de Staat. Op dit punt kan wel degelijk beleid worden gevoerd en men kan wel degelijk worden gecompenseerd. Een bedrag van 300 mln. is in relatie met de problematiek binnen de vier grote steden heel aannemelijk. Men kan ook over de jaarschijven heen een en ander zo organiseren dat het het meest voordelig is. Als u alle ins en outs wilt weten, stel ik mij voor dat ik dat alles hier niet breed uitmeet. Het is reeds functionerend beleid. Het is dus al lang aan de

Netelenbos

orde. Als daarop prijs wordt gesteld, kan dit door de minister van Financiën nog wel eens naar de Kamer worden gestuurd. Het is echter op zich bekend, want het is een reeds functionerende fiscale voorziening.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat is toch niet geheel bevredigend, omdat 300 mln. slechts een bedrag is. Dat zegt dus helemaal niets over de mate waarin tegemoetgekomen wordt aan de omvang van de problematiek. Terecht is gevraagd om hoeveel mensen het gaat. Wat is de omvang van de totale goodwill? Dat zijn cijfers die de minister waarschijnlijk niet kan leveren, maar als zij zegt dat men iets doet en die 300 mln. noemt, kom ik daar niet zover mee. Wat is 300 mln. ten opzichte van de problematiek?

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats is het heel veel geld. Overigens bent u overal tegen, dus dat is heel lastig praten. U schudt nu van niet, maar ik heb nog geen andere inbreng gehoord dan "ik ben er niet voor".

Verder zijn in de branche zelf ook oplossingen gekozen, bijvoorbeeld in Rotterdam, met betrekking tot de pensioenvoorziening en gezien het feit dat voor de vergunning geld werd gevraagd, wat eigenlijk niet mocht. Het was niet de bedoeling dat men voor die vergunningen ging betalen. Dat is toch gebeurd als gevolg van schaarste. Die praktijk is gegroeid in de loop der jaren. In Rotterdam richt men nu een stichting op, waardoor men de problematiek van de stad en de chauffeurs zelf oplost. Dit is tevens ook een antwoord aan mevrouw Giskes wat die pensioenregeling betreft. Zoals het in Rotterdam gebeurt, is dat een heel goede manier waarop de branche zelf een oplossing zoekt. Zo hoort het te gaan. Hetzelfde is overigens gebeurd bij de medisch specialisten, welk voorbeeld werd aangehaald. Het is natuurlijk geen helemaal vergelijkbare branche, maar hier was in de jaren iets gegroeid wat niet de bedoeling was. Hier kan men zelf met eigen arrangementen oplossingen zoeken.

De fiscus helpt ook mee. Een bedrag van 300 mln. lijkt mij dus alleszins aanvaardbaar. Dat is het ook, als je dit goed in je bedrijfsplanning opneemt. Je kunt over de jaren schuiven. Je kunt ook sparen,

zodat je aftrekposten interessant zijn. Men wordt ook geholpen als men het fiscaal niet snapt. U weet: leuker kunnen wij het niet maken, maar wij kunnen wel helpen.

De heer **Van Bommel** (SP): Dit is geen antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is heel eenvoudig. Om hoeveel mensen gaat het, die in de problemen zitten? En hoeveel mensen gaat u uit de problemen helpen met 300 mln.?

Minister **Netelenbos**: De fiscale regel is voor iedereen die het aangaat, die op een legale manier het probleem van een goodwillsoort heeft. Ongetwijfeld is er hier en daar ook een probleem dat zich niet leent voor fiscale arrangementen, als u begrijpt wat ik bedoel. Daarnaast heeft men renteaftrek, als men geleend heeft. Dat is ook normaal volgens de fiscale spelregels. Iedereen die in aanmerking komt voor aftrek, kan dit doen. Geraamd is dat het ongeveer 300 mln. beslaat. Dat is dus gerelateerd aan het probleem. Niemand valt buiten de boot, omdat men allemaal dezelfde voorziening heeft uit de aard der zaak, als het allemaal legaal is.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik kan het begrijpen als de minister niet alle cijfers meteen bij de hand heeft, maar misschien kan zij dan in tweede termijn antwoorden. Het gaat om de vraag van de heer Van Bommel, die ik ook heb gesteld. Hoeveel mensen maken nu al gebruik van de mogelijkheid tot versnelde afschrijving van de goodwill? Die regeling is al vanaf 1 januari 1998 in werking en daaruit zou je, tot op zekere hoogte, kunnen opmaken hoeveel mensen met dit probleem zitten.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat niet bekend was hoeveel mensen dit zijn. Ik zal nagaan of ik dat in tweede termijn kan zeggen. U begrijpt echter dat ik dit soort cijfers niet paraat heb, omdat ik daar ook niet geheel over ga.

De heer Stroeken en anderen hebben gevraagd waarom wordt gekozen voor een maximumtarief en er geen sprake is van een minimumtarief. De heer Van den Berg vroeg of je niet het risico loopt dat zo'n maximumtarief ook meteen de norm zou kunnen worden. Ja, dat risico loopt je altijd wel enigszins; dat zie je

wel vaker bij maximumtarifiering. Maar aan de andere kant is voor de mogelijkheid tot maximumtarifiering gekozen om ervoor te zorgen dat de klant, als dat nodig is, bescherming krijgt tegen iets wat je niet wilt.

Er doet zich af en toe een beeld in de media voor, aangevende waarom dit allemaal niet moet. Het zijn trouwens heel foute beelden, in die zin dat je moet onderhandelen per keer, een soort handjeklap van de veemarkt, voordat je de taxi in kunt. Dat is niet de bedoeling. Het tarief hangt zichtbaar in de taxi, zodat iedereen kan zien wat de ritprijs is. Vervolgens is het zo dat er wellicht verschillen gaan ontstaan, zoals dat in het normale economisch verkeer nu eenmaal vaak het geval is. Je kijkt immers waar je iets koopt; het gaat daarbij om de prijs die je aanstaat en de kwaliteit: daar kies je voor. De heer Luchtenveld heeft al geschetst hoe dat zou kunnen gaan. Ja, dat zal zeker allemaal gebeuren; er komt ook echt productdifferentiatie aan de orde. Het hangt zichtbaar in de auto; de mogelijkheid tot een maximumtarief is gekozen om ervoor te zorgen dat er geen dingen gebeuren die niet in de haak zijn.

Het stellen van een minimumtarief vind ik veel minder voor de hand liggen, omdat op zichzelf de ondernemer daar – op basis van zijn ondernemerskosten, zijn omzet en de prijs die hij wil rekenen – zelf keuzes in kan bepalen. Voor de consument is dat nu juist de interessante marge die ontstaat. Maar de consument bescherm je; het maximum dat je erin kunt leggen, betreft dus ook een positie die je kiest, namelijk voor de consument. Dat is de manier waarop ik het heb benaderd.

Er is gevraagd hoe het nu zit met de opbouw van het tarief. Welnu, er lopen nog gesprekken over hoe dit zou moeten worden opgebouwd. We doen dat ook in overleg met de branche en ik stel me zo voor dat ik op het moment dat dit is afgerond, uw Kamer daarvan op de hoogte stel.

Dan heeft de heer Stroeken gevraagd hoe het zit met de Wet justitiële documentatie. Immers, deze wet is belangrijk in verband met het bewijs van goed gedrag, want hiermee wordt een zekere eenduidige benadering in de afgifte ervan bewerkstelligd. Welnu, de minister van Justitie is met dit wetsvoorstel bezig en het is, zo meen ik, nog niet ingediend bij uw Kamer. Op zichzelf

Netelenbos

is dat een wet die beoogt een normering en een landelijk uniform beleid te introduceren. Ik heb daar indertijd vanuit de onderwijsportefeuille ook sterk op aangedrongen, omdat daar eveneens vraagstukken voorkomen betreffende het bewijs van goed gedrag. Dat is hier ook aan de orde, maar op dit moment is het natuurlijk nog zo dat de burgemeester degene is die het bewijs van goed gedrag afgeeft; het is wel een belangrijk vereiste.

Van de kant van de heer Luchtenveld is gevraagd over hoeveel vergunninghouders we het nu eigenlijk hebben; het was zojuist al even aan de orde bij het interruptie-debatje. Nederland kent ongeveer 3000 vergunninghouders en in Amsterdam zijn er 700; zij werken voornamelijk als zelfstandige eigen rijders, zoals we hen vaak noemen. Voor de aanvraag, zoals iedere aanvrager die indient om als nieuwkomer op de markt te komen, moet men legeskosten betalen en dat blijft ook zo. Die legeskosten variëren nu per vervoersregio enorm: van f 600 tot f 3000. Straks is dat een uniform bedrag en dat is ook alweer veel beter, want het is raar dat je zulke verschillende legeskosten moet betalen.

Over de discussie inzake de handel in vergunningen heb ik het gehad. Dat is op zichzelf een lastig dilemma, waar we echt vanaf moeten. Het was ook een praktijk die gegroeid is in de loop van de jaren, waar mensen zelf de dupe van zijn geworden. Op zichzelf is het misschien wel prettig wanneer je uiteindelijk zo'n bedrag krijgt, maar aan de andere kant maakt het het toetreden tot de markt buitengewoon ingewikkeld en kostbaar. Dat is een ontwikkeling die straks niet meer kan; het kon al niet, maar was een feit, en straks kan het niet meer.

Voorzitter! Alle woordvoerders hebben vragen gesteld over de opstelling van Schiphol en te kennen gegeven dat ook Schiphol het algemene beleid zou moeten uitvoeren. Daar ben ik het op zichzelf mee eens. Lastig is in dit geval dat Schiphol over een eigen weg en een eigen terrein beschikt. Dat biedt Schiphol de mogelijkheid een eigen beleid te voeren. Mevrouw Van Zuijlen sprak over de ronkende commentaren in de krant. Mij is ook opgevallen dat die er waren. Kennelijk hebben wij nog niet voldoende overtuigingskracht

getoond, want zojuist heeft men een nieuw contract afgesloten. Mij lijkt het belangrijk dat de NMA een uitspraak doet, want de overheid is in dezen niet de organiserende instantie. Ik kan mij evenwel voorstellen dat sommige bedrijven de gang van zaken heel raar vinden. Daardoor kan ook een uitspraak van de NMA worden gevraagd. Tegelijk zullen wij met Schiphol in discussie blijven over de op zichzelf ongewenste ontwikkeling. Gelet op alle aspecten lijkt deze gang van zaken natuurlijk nergens op.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Voorzitter! Wat let de minister om de NMA gewoon een briefje te schrijven?

Minister **Netelenbos**: Ik heb wel meer met vraagstukken te maken waarbij een uitspraak van de NMA handig zou zijn. Ik wijs erop dat de NMA er juist voor bedrijven zelf is. Dat is ook de dynamiek van het systeem. Ik kan natuurlijk wel een keer een tip geven, maar het zou zeer helpen als het bedrijfsleven zelf opkomt voor zijn belangen. Het kan de situatie aanvechten en dan komt er een uitspraak. Zo langzamerhand lijkt het mij ook wel de bedoeling dat die er komt. Maar het is natuurlijk niet zo, dat als ik een briefje schrijf, men meteen in de benen gaat. Zoiets vloeit ook niet voort uit de formele relatie van de overheid met de NMA.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter! De bedoeling van mijn interventie is vooral geweest de minister aan te sporen vaker met Schiphol bestuurlijk overleg te voeren. Dat bestuurlijk overleg vindt ook op allerlei andere terreinen plaats. Ik zou graag zien dat zij dit punt nadrukkelijk in dat overleg naar voren brengt. Is zij daartoe bereid?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Dit gebeurt al, maar dat betekent nog niet dat Schiphol dan vindt dat wij gelijk hebben. We bespreken heel veel thema's, maar ook deze week hebt u in de kranten kunnen lezen dat men bij Schiphol niet altijd naar ons luistert.

Voorzitter! De heer Luchtenveld heeft nog gesproken over het besluit inzake de chauffeurspas en de wet voor de deregulering van het taxibedrijf. Hij vroeg hoe die twee zich tot elkaar verhouden. De beslissing tot wijziging van het

Besluit personenvervoer ter invoering van de chauffeurspas is door mijn ambtsvoorganger al op 30 juli 1998 genomen. Ik verwijs naar stuk 24036, nr. 106. Met mijn ambtsvoorganger is toen afgesproken dat eerst de discussie in de Tweede Kamer over dit wetsvoorstel wordt afgerond en dat vervolgens een besluit zal worden genomen over de inwerkingtreding. Het is dus niet de bedoeling de totstandkoming van de wetgeving als zodanig af te wachten. De wet hoeft dus niet eerst in het Staatsblad te zijn gepubliceerd. Als iedereen het een goed besluit vindt – en ik veronderstel dat dit zo is – kunnen wij, na ommekeer van de stemming hier, het besluit laten gelden.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter! Dat was de portee van mijn opmerking. Ik heb de brief van 30 juli erbij gehaald en daarin staat inderdaad dat met de behandeling van dit wetsvoorstel het besluit aan de orde is. Daarom heb ik met name een opmerking gemaakt over de vakbekwaamheid. De opmerkingen daarover zijn naar mijn mening nu dan ook aan de orde.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik vind het belangrijk dat de vakbekwaamheid van de bedrijven wordt geregeld. Over de eisen die aan de chauffeurs zouden moeten worden gesteld, zijn eveneens opmerkingen gemaakt. Op zichzelf gaat het daarbij om overzichtelijke eisen. Zij betreffen de gezondheid. Er is een bewijs van goed gedrag nodig en men moet het rijbewijs hebben behaald. Daarnaast wil de branche zelf nadere voorwaarden formuleren. Dus een bedrijf kan zelf veel doen. Sommige centrales vinden het bijvoorbeeld belangrijk dat een psychologische test wordt ondergaan. Anderen willen weer dat de chauffeur de plattegrond van de stad zonder die te raadplegen kent, maar nogmaals, dergelijke eisen kan men zelf nader uitwerken. Ik vind niet dat dit iets is wat wij moeten doen. Wel moeten wij aan het bedrijf een aantal eisen stellen en dat gebeurt met het besluit.

Voorzitter! Ik heb al iets gezegd over de voorschriften met betrekking tot het gebruik van de vrije busbaan. Er zijn ook opmerkingen gemaakt over de rest van de infrastructuur. Daarbij is met name gesproken over een manier van opstellen van de taxi's die het mogelijk zou moeten

Netelenbos

maken dat niet de eerste taxi van de rij door de passagier moet worden genomen. Op zichzelf is dit een vraagstuk. Thans wordt geïnventariseerd hoe het met de mogelijkheden op dit punt staat. Gebleken is dat ongeveer 40% van de situaties problematisch is. Dat betekent dat er sprake moet zijn van aanpassingen. Ik ben daar op dit moment over in gesprek met de gemeenten. Wanneer dat allemaal duidelijk is en de vraag wat voor investeringsvraagstukken daarbij aan de orde zijn, kan worden beantwoord, zal ik de Kamer daarvan op de hoogte brengen. Op dit moment is dat namelijk nog niet zichtbaar.

De heer **Van Bommel** (SP): Acht de minister het om het wetsvoorstel goed uitvoerbaar te maken, denkbaar dat er vanuit de centrale overheid medefinanciering plaatsvindt? Het zal namelijk gaan om forse bedragen.

Minister **Netelenbos**: Wij kijken nu samen met de gemeenten wat de vraagstukken zijn – dit speelt met name in de grote steden – en wat de consequenties daarvan zijn. Daarna moet ik met een voorstel komen. Geeft u mij daar nu even de tijd voor. Dat belemmert de voortgang van de wetsbehandeling niet, want je moet eerst weten of het principe van het nemen van de eerste taxi wordt verlaten, voordat dit soort vragen kunnen worden beantwoord.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik begrijp dat de minister geen harde uitspraken wil doen op dit punt, maar het is toch wel een cruciaal gegeven. Zij kent de situatie bij de grote stations in de grote steden. Daar zullen forse wijzigingen plaats moeten vinden, die veel geld zullen kosten. Omdat de problematiek zich juist daar voordoet, lijkt het mij dat, om het wetsvoorstel succesvol uit te kunnen voeren, daar in een redelijke termijn een verandering plaats moet vinden.

Minister **Netelenbos**: Het is zeker cruciaal. In nogal wat grote steden zijn sowieso al ingrijpende wijzigingen bij stations aan de orde. Het kan dan allemaal in één keer gebeuren. Er zijn echter ook additionele vraagstukken. Wat dat gekapitaliseerd betekent, kan ik op dit moment echt niet overzien, maar dat het voor de succesvolle werking van de wet moet worden opgelost en dat wij

daar de nodige creativiteit bij aan de dag moeten leggen, spreekt voor zich. Je kunt anders moeilijk zorgen dat de consument kiest. Als dat uw grootste zorg was, zouden wij al een hele stap verder zijn gekomen.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): De minister zal ons een brief schrijven over het overleg over de taxistandplaatsen. Zal zij daarin ook ingaan op het gebruik door taxi's van de bus- en trambanen?

Minister **Netelenbos**: Ja, dat kan ik toezeggen. Een stad als Amsterdam denkt dat het ingewikkeld is om altijd vrije doorgang over de busbaan te geven, gezien de ontwikkeling die men verwacht. Ik geloof dat helemaal niet. Maar of dat werkelijk zo is, wordt natuurlijk ook goed gemonitord. Ik kan niet overzien hoe dat recht om te rijden op de busbaan afloopt, maar als dat duidelijk is, zal ik de Kamer daarvan op de hoogste stellen.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Op welke termijn denkt u dit overleg afgerond te kunnen hebben?

Minister **Netelenbos**: Het is de bedoeling dat de wet begin volgend jaar in werking treedt. Dan moet ook duidelijk zijn hoe dit punt eruitziet.

Voorzitter! De heer Van Bommel heeft gevraagd of de prijs van het ziekenvervoer omhooggaat als gevolg van het wetsvoorstel.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik heb verondersteld dat de prijzen op doordeweekse dagen, in de daluren, zullen stijgen, omdat het minder aantrekkelijk vervoer is. Dat is echter juist vervoer waar onder andere ouderen en anderen gebruik van maken als zij incidenteel een keer naar het ziekenhuis moeten.

Minister **Netelenbos**: Dat is echter allemaal contractvervoer, dus dat valt niet onder hetgeen wij nu proberen te organiseren. Er is hier ook vaak gesproken over het verschil tussen de stad en het platteland. De discussie over het platteland is helemaal niet de discussie. Dat merk je ook in het overleg met de branches. De moeilijkheid zit hem in de grote steden en eigenlijk maar in de vier grote steden. Het is niet eens het vraagstuk van de wat kleinere steden.

De heer **Van Bommel** (SP): U begrijpt mij verkeerd. Ik heb het niet over het contractvervoer.

Minister **Netelenbos**: Maar ziekenvervoer is contractvervoer.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik zal een concreet voorbeeld noemen. Een oudere die iemand wil opzoeken in het ziekenhuis, neemt daarvoor een taxi. Dat doet hij op een doorde-weekse dag. Dat valt niet onder contractvervoer.

Minister **Netelenbos**: En die betaalt daar nu heel veel voor. Wij hebben het idee dat als gevolg van de marktwerking dat minder wordt, zodat die oude mijnheer of mevrouw denkt: laat ik dat maar eens doen. Die doet dat nu namelijk niet. Nu vraagt men de kinderen of de burens om hen weg te brengen. De ouderen durven geen taxi te bellen want dat is vast veel te duur. Wij hebben niets aan voorbeelden die niets met de werkelijkheid te maken hebben.

Prijselasticiteit en flexibiliteit zijn interessant voor een meer marktconforme bedrijfsvoering van een taxibedrijf. Dat geldt voor iedere sector die het van klantgericht werken moet hebben. Het komt vaker voor dat er in dal- en piekuren verschillende prijzen worden gehanteerd. Busondernemingen zullen zich in het kader van productdifferentiatie op de taxi richten. Het bedrijf Connexion zal dit zeker doen als de wet personenvervoer 2000 daarvoor de ruimte biedt.

Er zal geen sprake zijn van vermenging van subsidiestromen. Via vouchersystemen of via subsidies is het mogelijk de taxiriten goedkoper te maken. De chipcard is ook interessant voor de taxi. Hij past nog niet in de boordcomputer, maar de boxjes zijn zeer klein en dus heel eenvoudig in te bouwen in de taxi. Overigens kan men de taxirit nu al elektronisch betalen. Ik merk dat men op de publieke tribune nog niet weet hoe compact de apparatuur voor de chipcard is, maar daar komt men nog wel achter.

Voorzitter! Er zijn mogelijkheden voor regionale differentiatie. Medeoverheden kunnen contracten sluiten. In het kader van het decentralisatiebeleid openbaar vervoer zal het personenvervoer voor individuen en kleine groepen, zoals taxi's en busjes, steeds vaker aan de

Netelenbos

orde zijn. In Utrecht heeft men onlangs een zeer interessant contract met de taxibranche gesloten. Deze initiatieven lopen vooruit op de verwachte ontwikkelingen.

De treintaxi is een vorm van contractvervoer. Het te sluiten contract met de NS moet ook afspraken bevatten over de treintaxi. De overheid, ook de regionale overheid, moet productafspraken maken.

De heer Van den Berg heeft erop gewezen dat ook de taxi onderdeel uit moet maken van de wet personenvervoer 2000. Daar heeft hij op zichzelf gelijk in. De planning was dat de wet personenvervoer 2000 voor deze wet zou worden behandeld, maar dit blijkt niet het geval te zijn. Er is niets op tegen om straks bij de behandeling van de wet personenvervoer 2000 dit onderdeel op te nemen.

De heer Van Bommel en mevrouw Giskes hebben over de handhaafbaarheid gesproken. Zij vroegen zich af hoe het toezicht wordt georganiseerd en hoe er wordt opgetreden tegen snorders. In dit kader hebben zij gewezen op het overleg met de korpsbeheerders over de inzet van politie. Wat snorders doen is illegaal. Dat mag natuurlijk niet, maar het gebeurt wel. Er moet dan ook ordenend worden opgetreden en daarom is er toezicht. Om snorders van de weg te halen is intensivering van de controle van de kant van de RVI en van de kant van de politie nodig. De duidelijke markering van een taxi door het invoeren van een apart kenteken maakt het gemakkelijker om te constateren of er sprake is van taxivervoer of niet. Toch blijft het toezicht belangrijk, omdat met het introduceren van dat kenteken niet alle problemen voorkomen worden.

De uitbreiding van de RVI is al gerealiseerd. Ik heb met de korpsbeheerders overleg gevoerd. Men stond zeer achter dit wetsvoorstel. Men vindt het een belangrijke verandering en men is ook bereid om er alles aan te doen om ervoor te zorgen dat alles goed zal verlopen.

Mevrouw Van Zuijlen heeft gevraagd waarom er eisen worden gesteld bij het capaciteitsbeleid. Zij noemde het exploitatieplan en de omzetnorm. Die eisen worden gesteld om ervoor te zorgen dat de zogenoemde cherrypickers hun slag niet kunnen slaan. Voorkomen moet worden dat er kleinschalige activiteiten worden ontwikkeld,

waardoor de serieuze branche minder recht van bestaan heeft dan anders het geval zou zijn. Om die reden is gedacht aan het opstellen van een exploitatieplan en het stellen van een omzetnorm. De hoogte van die norm moet nog nader worden uitgewerkt. Gedacht wordt aan een omzet van f 45.000. Deze maatregelen worden genomen om te voorkomen dat het een wildwest-toneel wordt. Ik ben overigens van mening dat het loslaten van de vereiste van 24 uur belangrijk is. Juist in het kader van de gewenste productdifferentiatie is het zeer wel voor te stellen dat bepaalde taxibedrijven zich gaan richten op spitsvervoer. Dus in die zin ligt wat wij willen, namelijk veel verschillende vormen van taxivervoer, eerder binnen het bereik wanneer de 24-uurseis wordt losgelaten.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Het is natuurlijk mogelijk dat op het platteland op bepaalde tijdstippen geen rendabele vraag ontstaat of dat lokale overheden niet adequaat op de vraag naar vervoer kunnen inspelen. Kan de minister dan ook tussentijds die 24-uurseis invoeren?

Minister **Netelenbos**: Dat kan in het licht van de evaluatie aan het einde van het derde jaar, want dan maken wij de balans op. Die mogelijkheid is er dus sowieso. Ik wijs erop dat de decentrale overheden een veel belangrijker rol gaan spelen bij de ordening van het openbaar vervoer. Er is vooruitlopend op de wet trouwens al heel wat gebeurd. Ik verwacht dan ook dat provincies en grote steden afspraken zullen maken met vervoerders over wat er gebeurt. Mochten er onverhoopt toch witte plekken ontstaan, dan is het altijd mogelijk om ordenend op te treden. Ik verwacht die problemen eigenlijk niet op het platteland. Bij de branche bestaat de angst dat bij het loslaten van die 24-uurseis alle krenten uit de pap worden gehaald door mensen die parttime taxichauffeur zijn. Dat wil men voorkomen. Mijns inziens zal dat niet gebeuren vanwege de omzetvereiste die wordt gesteld. Een huisvader die een dikke Volvo koopt en denkt dat hij voor een paar uur per week taxichauffeur kan zijn, zal niet aan de vereisten voldoen. Dat is niet het soort bedrijf dat voldoet aan die vereisten. Die angst vind ik dus onterecht en de evaluatie zal aantonen dat ik gelijk heb.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): U zegt dat dit in het eerste jaar na de evaluatie kan gebeuren. Omdat het bij AMvB is geregeld, kan dat toch altijd?

Minister **Netelenbos**: Wij moeten daar niet meteen toe overgaan. Het kan inderdaad eerder, maar het lijkt mij beter dat dit gelijk opgaat met de evaluatie. Ik wil dat er conclusies aan het eind van het derde jaar worden getrokken. Dan moeten wij bekijken hoe het systeem werkt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik neem aan dat u doelt op het WVG-vervoer in het BRU-gebied wat door Connexxion in aanbesteding is gewonnen.

Minister **Netelenbos**: Samen met KNV Taxi.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): WVG-vervoer is toch een vorm van collectief openbaar vervoer. Ik kan mij voorstellen dat dit in de spits meer een vorm van openbaar vervoer is en dat het niet gaat om de taxi's waar wij het nu over hebben. Het is mogelijk dat bij het vervallen van de 24-uursbepaling kleine zelfstandigen overal rijden op tijden dat er aanbod is. Dat kan een probleem worden voor de taxi-branche. Ook in Leiden is die ontwikkeling gaande. Hoe wilt u daaraan iets doen?

Minister **Netelenbos**: Afgelopen maandag werd mij verweten dat ik bijna niet bereid was om systeem-sprongen door te voeren. Ik was een buitengewoon conservatief minister die het zekere voor het onzekere wenste te nemen. Bij de product-differentiatie van de taxi moeten wij niet alleen het beeld voor ogen hebben van de taxi zoals wij die nu kennen. Er zijn allerlei ambigue vormen van met de taxi vergelijkbare alternatieven, maar die net een andere doelgroep aanboren, bijvoorbeeld gericht op spitsvervoer. Het hoeft niet altijd contractvervoer te zijn. In het buitenland is het spitsvervoer in de aanbidding op de vrije markt. In die zin zijn er nu al allerlei ondernemersinitiatieven, waarbij het niet om een contract hoeft te gaan. Er is shuttlevervoer op basis van een contract, maar het kan ook zeer wel via het principe: wij zijn beschikbaar in de spits voor

Netelenbos

bepaalde bedrijven op bepaalde opstappunten.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Ik ben blij dat het notaoverleg van maandag zijn vruchten aan het afwerpen is. De minister sprak over de 24-uursverplichting, die alsnog kan worden ingevoerd. Ik vraag mij af of dat dan met terugwerkende gebeurt voor alle vergunningen of dat dit alleen geldt voor nieuw af te geven vergunningen.

Minister **Netelenbos**: Invoering van de 24-uursverplichting geldt natuurlijk voor alle vergunningen. Het is niet mogelijk om een 24-uursverplichting in te voeren voor een deel van de markt. Ik kan mij voorstellen dat voor bepaalde vormen van contractvervoer of van doelgroepenvervoer een uitzondering wordt gemaakt. Dat lijkt mij niet uit te sluiten, maar het hangt ervan af hoe het gaat.

Mevrouw **Giskes** (D66): Bij de 24-uursverplichting hebben wij het met name niet over contractvervoer. Het gaat er meer om dat er altijd een taxi beschikbaar is als men naar de kerk of het ziekenhuis wil. Kunnen vergunningen worden opengebroken en kan daaraan nog iets worden toegevoegd?

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat dit kan. Mocht dit niet zo zijn, dan kom ik daarop in tweede termijn terug. Daarnaast denk ik dat de verplichting van 24 uur zich meer richt op nachtregimes. De voorbeelden van het ziekenhuis zullen het probleem niet zijn. Daarnaast zijn er tal van samenwerkingsvormen tussen openbaar vervoer en WVG-vervoer. Ik stel mij voor dat spitsvervoer ook niet altijd contractvervoer hoeft te zijn, maar ook vrij vervoer kan zijn.

De heer **Stroeken** (CDA): Bij spitsvervoer denk ik aan de steden. Op het platteland komt spitsvervoer echter nauwelijks voor. De laatste suggestie van de minister is interessant. Dit zou betekenen dat niet ieder afzonderlijk klein bedrijf 24 uur beschikbaar moet zijn, maar dat er op regionaal niveau in overleg afspraken gemaakt kunnen worden. Ik kan mij voorstellen dat hierbij op de een of andere manier een stimulans uitgaat van de minister om tot overleg te komen over dergelijke zaken. Dat wil ik ook in mijn motie tot uitdrukking brengen. Niet elk

bedrijf of bedrijfje zal immers 24 uur hoeven te rijden.

Minister **Netelenbos**: Dat bedenken de ondernemers ook zelf wel! Die zijn creatief genoeg. De benadering is op zichzelf creatief. Niet iedereen hoeft immers 24 uur beschikbaar te zijn. Daarvoor zijn wel arrangementen te bedenken. Dat is echter iets anders dan, waarover ook even discussie is geweest, de zaak verplichtend voorschrijven. De vrije markt is in die zin ook de vrije markt. Dat betekent dat de ondernemer zelf kan beslissen over wat zijn marktpotentie zou moeten zijn. Wij verplichten immers in het kader van de 24-uurseconomie ten slotte ook de supermarkten niet om open te zijn tot acht uur 's avonds. Zij zijn het echter meestal wel.

De heer **Van Bommel** (SP): Deze discussie is volstrekt theoretisch. Denkt de minister werkelijk dat zij na verloop van tijd de eis van 24 uur weer kan invoeren? Er zijn dan immers reeds ondernemers die een bedrijf voor slechts een deel van de week uitoefenen. Dat recht is hun toch moeilijk af te nemen?

Minister **Netelenbos**: Ik denk dat het kan. Franchise kan ook. Mevrouw Giskes heeft dat gevraagd. Wij gaan een en ander samen met de branche uitwerken. In die zin zijn er altijd oplossingen denkbaar om de zaken formeel-juridisch te regelen. Ik ben het overigens een beetje met de heer Van Bommel eens dat het een theoretische discussie is.

Voorzitter! Mevrouw Van Zuijlen en de heer Van der Steenhoven hebben een opmerking gemaakt over de boordcomputer. Zij hebben gezegd dat er bij het ijken door het NMI wachttijden te verwachten zijn. Het kan ook kostbaar zijn, als gevolg van de monopoliepositie van het NMI. Het is op het ogenblik inderdaad niet anders mogelijk dan via het NMI. Het is wel de bedoeling dat er in combinatie met het onderhoud van auto's sprake moet kunnen zijn van het ijken van de boordcomputer. Dat betekent dat onderzocht zal worden of de RDW hiervoor een vergunning kan krijgen en deze bevoegdheid dus uitgebreid kan worden. Op den duur denk ik zelfs aan licenties, gekoppeld aan de APK. Dat kunnen wij verder uitwerken. Zover zijn wij nog niet. Het ligt echter zeker in de bedoeling

om die kant op te gaan. Dat geeft tevens een andere prijsdynamiek.

De heer Stroeken en anderen, waaronder mevrouw Van Zuijlen, hebben het softnummer naar voren gebracht. Er wordt nog steeds overleg gevoerd met het ministerie van Financiën en met het ministerie van Justitie. Als het mogelijk is en als de Registratiekamer een en ander in verband met de privacy goedvindt, zullen wij het op de bedoelde manier invoeren. Dat is op dit moment echter nog niet zeker. Hieraan wordt nog gewerkt.

Aan het einde van mijn betoog wil ik terugkomen op de overgangstermijn. Ik merk aan de beweging in de zaal dat dit het aangelegen punt is. Ik wil een pleidooi houden om de verhoudingen met de branche zo goed mogelijk te houden. Dat is immers op zichzelf de manier waarop geprobeerd moet worden met de burgers in het land om te gaan. Dat moet gebeuren in de wetenschap dat de branche nog steeds niet tevreden is. Men had immers het eindbeeld open willen houden. Het eindbeeld staat nu echter in de wet. Als het eindbeeld onverhoopt niet past, betekent dit een wetswijziging. Dat kan op geen andere manier. Dat neemt niet weg dat ik verwacht dat wij al binnen twee jaar kunnen werken in de gewenste toestand, conform het eindbeeld van de wet. Als onverhoopt blijkt dat er, op basis van de monitor en de tussenevaluatie die ik beide met de Kamer zal bespreken, sprake is van ontwikkelingen die niet verantwoord zijn, dan zal het overgangsbeleid verlengd moeten worden. Het kan dan gaan om ontwikkelingen die leiden tot brokken en die niet in het belang van de passagier of de ondernemer zijn. Ik vind dat de beste manier van werken. Je kunt natuurlijk proberen een wet zo snel mogelijk in het Staatsblad te krijgen, maar dan moet je daarna maar afwachten of de praktijk zich ook zo ontwikkelt. Omdat de monitor en de evaluatie samen met de branche worden opgezet, heb ik de hoop dat uiteindelijk sprake zal zijn van acceptatie. Wij praten al vanaf 1994 over dit voorstel, maar eigenlijk is er nog steeds geen volledige acceptatie als het gaat om de kern van het wetsvoorstel. Ik hecht dus zeer aan de nota van wijziging en hoop dat ik de Kamer ervan heb kunnen overtuigen dat dit van groot belang

Netelenbos

is met het oog op de noodzaak van redelijke verhoudingen, voorzover dat mogelijk is.

In het amendement op stuk nr. 10 wordt gepleit voor een minimum-tarief. Ik heb al duidelijk gemaakt dat ik een maximumtarief voldoende vind. Het is de ondernemer zelf die zijn bedrijfsbelang dient te bewaken. Dat hoort bij het ondernemerschap en dat hoeft de overheid echt niet voor hem te doen.

Het amendement op stuk nr. 13 van de heer Stroeken strekt ertoe dat er ook na de periode van vier jaar nog capaciteitsbeleid kan worden gevoerd. Dit amendement lijkt mij zeer voorbarig, vandaar dat ik het ontraad.

Het amendement op stuk nr. 15 van de leden Van Zuijlen, Luchtenveld en Giskes betreft een voorhangbepaling met betrekking tot de artikelen 58 en 60. Ik heb alle begrip voor het feit dat deze leden een ministerieel besluit niet voldoende vinden nu het hierbij gaat om een buitengewoon belangrijk onderdeel van het wetsvoorstel. Ik ben bereid dit amendement over te nemen.

De heer Van der Steenhoven heeft een amendement ingediend over continuering van een maximumtarief. Dat betreft stuk nr. 11. Ik ben daar geen voorstander van omdat ik eerst wil nagaan of dat wel mogelijk is.

Ook aanvaarding van het amendement op stuk nr. 12 van de heer Van der Steenhoven wil ik ontraden omdat het overeenkomt met dat van de heer Stroeken.

Mevrouw **Giskes** (D66): Er is sprake van een mysterieus amendement van mijn hand omdat het niet officieel is ingediend. Ik wil graag nog een antwoord op mijn vraag of bestaande vergunningen alsnog kunnen worden aangepast als daaraan behoefte bestaat. Dat zou de strekking worden van bedoeld amendement, maar dat hangt af van het antwoord van de minister.

Minister **Netelenbos**: Het gaat daarbij om twee dingen: het handhaven van de gebiedsindeling en...

Mevrouw **Giskes** (D66): Het gaat mij er nu niet om wat nodig is. Wel wil ik weten of zo nodig nog kan worden ingegrepen in het bestaande vergunningenbestand. De evaluatie van de "vrije" situatie zou immers

kunnen laten zien dat er iets is misgegaan.

Minister **Netelenbos**: Ik dacht dat het om twee zaken ging: het al dan niet handhaven van de gebiedsindeling en de vergunningverlening als zodanig. Ik zal nu alleen op het laatste reageren. Het is buitengewoon lastig om vergunningen die verleend zijn door de rijksoverheid, in te nemen zonder dat er claims volgen. Ik denk dat dit misschien formeel-juridisch wel in een wet geregeld kan worden, maar het leidt uiteraard altijd tot overgangsproblemen van financiële aard, omdat men nu eenmaal heeft geïnvesteerd. Dit is ook uit andere dossiers bekend. Ik ben er dus geen voorstander van om een eenmaal verleende vergunning in te trekken. Dit is echt heel iets anders dan een vergunning die is verleend met het loslaten van een bepaalde verplichting. Als de reikwijdte van die vergunning wordt uitgebreid met een extra verplichting, heb je ook met overgangsvraagstukken te maken. Dit is echter iets heel anders dan het afnemen van een recht, want dat doe je dan feitelijk en dat kost geld.

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Het recht om te rijden alleen als je daar zin in hebt, is natuurlijk wel iets anders dan een 24-uursverplichting. Dat is eigenlijk een beperking van rechten. Ik vind het heel cruciaal om te weten hoever je kunt gaan en ook of je bijvoorbeeld wettelijk kunt regelen dat er tot het moment X nog iets gewijzigd kan worden aan een reeds verstrekte vergunning.

Minister **Netelenbos**: In de eerste plaats wijs ik erop dat de kwalificatie die mevrouw Giskes gebruikte, "er wat bijrijden", niet reëel is. Het gaat altijd om een behoorlijk bedrijf, maar het hoeft geen 24-uursaanbod te hebben. Het afnemen van rechten gaat veel verder. Eigenlijk ontstaat er dan toch een soort tijdelijke vergunning. De vraag is of dat de juiste weg is, nu er juist voor wordt gekozen meer dynamiek in de sector te brengen. Als de vergunning dan niet tijdelijk is, wordt een recht ontnomen aan een ondernemer die verder aan alle vereisten voldoet. Het kan natuurlijk zijn dat er wat te veel ondernemers zijn gekomen, maar daar zijn wij zelf bij. Als blijkt dat er echt iets misgaat, kan tussentijds, juist in die periode van vier jaar

worden ingegrepen. De rechten die mensen eenmaal hebben gekregen, neem je ze echter niet zonder claims af. Ik acht dit ondenkbaar. Betrokkenen zullen naar de rechter stappen en die zal veel begrip tonen voor hun klacht.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De minister heeft aangeboden het amendement op stuk nr. 15 over te nemen, maar ik heb hierop nog geen reactie gehoord. Meestal concludeert de voorzitter dan dat het amendement is overgenomen.

De **voorzitter**: Ik concludeer niets. Dit is in de eerste plaats aan de indieners. De minister zei dat zij het wel wil overnemen, maar niet dat zij het heeft overgenomen. Doet zij het laatste, dan treedt er een andere procedure in werking. Ik stel voor dat wij dit laten afhangen van de tweede termijn.

De vergadering wordt van 19.10 uur tot 20.40 uur geschorst.

□

De heer **Stroeken** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Ik wil de minister danken voor de beantwoording van onze vragen. Bijna al onze vragen zijn beantwoord. Op de andere kom ik even terug.

Er is veel opgehelderd. De eerste termijn van de minister stond naar mijn mening helemaal in het teken van termijnen, vangnet, aantallen jaren, cijfers, enz. Kern was voor mij dat eigenlijk iedereen vond dat op een evaluatiemoment gezegd moet kunnen worden: het gaat kennelijk niet goed en dus moet het anders. Het verschil van mening tussen de CDA-fractie, gesteund door enkele andere fracties, en ten minste twee regeringsfracties is dat wij zeggen dat nu in de wet vastgelegd moet worden dat, als het misgaat, de Kamer erover kan praten en de zaak bijgesteld kan worden in de richting die de taxiondernemers willen. Zij, de andere fracties, gesteund door de minister, zeggen: als het misgaat, is een jaar nodig voor een wetswijziging, een wijziging in de richting die de ondernemers wensen. Ik vind het een beetje jammer en ook van weinig moed getuigen dat het niet mogelijk is gebleken in de wet op te nemen dat, als het misgaat, op die wijze corrigerend wordt opgetreden

Stroeken

en dus een bezinningsmoment wordt ingebouwd om te bezien of het capaciteitsbeleid helemaal afgebouwd moet worden.

De minister heeft de vierjarige periode uitvoerig verdedigd na veel discussie over periodes van twee jaar, drie jaar en nog een jaar erbij. Ik wacht af wat er uitkomt en ga ervan uit dat wat uitvoerig verdedigd is en op papier staat, overeind blijft.

Ik heb niets gehoord naar aanleiding van mijn vraag met betrekking tot het kort geding dat vanmiddag heeft plaatsgevonden. Ik weet niet hoe het gegaan is. Ik heb gevraagd wat de consequenties kunnen zijn en hoe de minister erover denkt. Ik hoor dat alsnog erg graag.

Wat Schiphol betreft delen tot mijn vreugde veel fracties het standpunt om de status aparte niet te accepteren. Dat doet ook de minister, die misschien niet helemaal bij machte is te doen wat daar nodig is.

Ik wil ook nog iets zeggen over het maximumtarief en het minimumtarief. Teneinde tussentijds ongewenste situaties snel te kunnen bijstellen, is het naar de mening van de CDA-fractie verstandig de mogelijkheid in te bouwen om een minimumtarief in te stellen, zoals ook de mogelijkheid is ingebouwd om een maximumtarief in te stellen. Nu kan het niet en dat vind ik jammer. Wij houden vast aan het amendement dat wij terzake hebben ingediend.

Ik denk dat ik het capaciteitsbeleid voldoende heb besproken.

Wat de minister over subsidies zei begreep ik even niet. Wij hebben gepleit voor een heel duidelijke scheiding in de financieringsstroom voor openbaarvervoersbedrijven met meer groepen, waaronder een taxigroep. De kansen moeten voor alle taxiondernemers gelijk zijn. Er mogen niet op een of andere manier financiële middelen van de ene poot in het openbaar vervoer naar de andere, de taxipoot, worden verschoven. Wordt daar zorgvuldig op gelet in verband met het level playing field, de modeterm die wij tegenwoordig vaker horen?

Het medegebruik van de infrastructuur vind ik prima. Ik wacht het overleg rustig af.

Het leek er in de discussie over de 24-uursbereikbaarheid op dat wij heel dicht bij elkaar stonden. Het CDA beoogt niet dat elke kleinere of

grotere taxionderneming per se 24 uur per dag bereikbaar moet zijn. Wel moet het in iedere regio, ook op het platteland, mogelijk zijn om op elk tijdstip als dat noodzakelijk is een taxi te krijgen. Wij hebben een motie aangekondigd, die ik nu voorlees.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat:

- het gewenst is dat er op alle uren van de dag en de nacht aanbod van taxivervoer is;
- louter marktwerking onvoldoende garantie biedt voor een 24-uursaanbod van taxivervoer;

spreekt als haar mening uit dat er nadere afspraken nodig zijn om een 24-uursaanbod van taxivervoer te garanderen;

verzoekt de regering te overleggen met het taxibedrijfsleven, teneinde deugdelijke afspraken te maken over een 24-uursaanbod van taxivervoer en hierover spoedig aan de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter: Deze motie is voorgesteld door het lid Stroeken. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (25910).

De heer Van Bommel (SP): Dit voorstel spreekt mij zeer aan. Ik zal het zeker steunen. Waarom moet het echter bij motie? In het wetsvoorstel wordt nu een andere voorziening geregeld. De heer Stroeken dient nu een motie in om een deel van de oude wet te behouden. Waarom dient hij niet een amendement op het wetsvoorstel in?

De heer Stroeken (CDA): Wij hebben dat overwogen, maar in de motie vragen wij de minister te overleggen met het taxibedrijfsleven. Ook taxiondernemers vroegen daarom. Zo kan men samen op korte termijn tot een voorstel komen om die situatie te herstellen. In theorie zouden wij kunnen bepalen dat het moet gebeuren. Ik vertrouw erop dat de minister voordat de wet is ingevoerd, met een standpunt komt

waardoor de Kamer precies weet waarmee zij akkoord is gegaan. Er zijn in de regio's creatieve oplossingen denkbaar. Je kunt allerlei overwegingen hebben. Daarom zijn wij met een motie gekomen, maar het had een amendement kunnen zijn.

De heer Van Bommel (SP): Ik kan uw uitleg volgen, maar mijn conclusie is dat er gestemd moet gaan worden over een wetsvoorstel waarin het voorschrift over de 24-uursdienst vervalt. De motie leidt op termijn tot het resultaat dat u wenselijk vindt. Ik geef u sterk in overweging, desnoods in derde termijn, op hetzelfde punt een amendement in te dienen.

De heer Stroeken (CDA): Amendementen kunnen wij altijd nog indienen, maar ik zal overwegen in hoeverre dat zinvol is. Ik wil daar even over nadenken.

Mevrouw de voorzitter! Wij hopen dat er uiteindelijk een variant van de wet denkbaar is waarin wij ons allemaal kunnen vinden.

□

De heer Luchtenveld (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor de gegeven antwoorden. In eerste termijn was mijn fractie, samen met andere, nog niet overtuigd van de noodzaak van de nota van wijziging, die de mogelijkheid opende om het eindbeeld op te schuiven naar vier jaar. De minister heeft gezegd dat het de bedoeling is de facto na twee jaar de eindsituatie te laten intreden, maar dit de jure pas na vier jaar zo te laten zijn. Het is dus goed mogelijk dat al na twee jaar een situatie zou zijn bereikt waarin er sprake is van een volledig vrije markt. De minister sprak over een tussenevaluatie na achttien maanden en een eindevaluatie na drie jaar. Na vier jaar zijn wij dan tot het eindbeeld gekomen, zij het dat uit de tussenevaluatie kan blijken dat al na twee jaar de facto volgens het eindbeeld kan worden gewerkt. Wij hebben bij onze overwegingen goed nota genomen van het argument van de minister dat het teruggaan naar de oorspronkelijke tekst van het wetsvoorstel het probleem kan opleveren dat na de geplande eindevaluatie na achttien maanden slechts een halfjaar zou resten voor de behandeling van eventueel

Luchtenveld

noodzakelijke wetswijzigingen. Daar moet de tijd die gemoeid is met de discussie over de evaluatie dan nog van worden afgetrokken. Wij vinden dat de minister daar een punt heeft. Dat lijkt ons inderdaad een risico. Er kan dan een juridisch vacuüm ontstaan. De coalitiefracties willen hieraan tegemoetkomen. Wij hebben overwogen hoe dit het beste kan gebeuren en hoe tegelijkertijd kan worden voorkomen dat bij de tussenevaluatie vrij gemakkelijk wordt doorgeschoven naar de eindevaluatie, waardoor de facto de situatie ontstaat dat de volledig vrije markt pas na vier jaar wordt bereikt. Dit alles afwegende, zijn wij gekomen tot de formulering van een amendement dat een middenpositie inneemt en tegelijkertijd een win-winsituatie kan opleveren. Volgens het amendement krijgt de branche een jaar langer de tijd om naar de eindsituatie toe te groeien. De facto was dat twee jaar; daar maken wij nu drie jaar van, de facto en de jure. Na twee jaar – 24 maanden dus – gaan wij evalueren. Dat is dan geen tussenevaluatie, maar direct een zeer zorgvuldige evaluatie. Zorgvuldig zal met de Kamer moeten worden overlegd over de inrichting van de monitor en over de daarbij te hanteren parameters. Ook de branche zal erbij betrokken zijn. Wij vinden dat namelijk een winstpunt uit het overleg dat de minister in de afgelopen tijd heeft gevoerd. De coalitiefracties hebben een amendement ingediend dat ertoe strekt om na drie jaar het eindbeeld te laten ontstaan en om na twee jaar te evalueren. Dat betekent dat wij een krap jaar hebben voor wetgeving als uit de evaluatie zou blijken dat aanvullende wetswijziging nodig is. Wij denken hiermee een verantwoorde uitkomst te kunnen bieden, die de branche ook voordeel biedt. Men heeft namelijk langer de tijd om zich op de nieuwe situatie in te stellen. Anderzijds wordt ermee voorkomen dat wij terecht komen in een erg lang slepende discussie. Dit lijkt ons het goede midden en wij hopen dat Kamer en kabinet ermee zullen willen instemmen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat is de bedoeling van uw amendement? De minister heeft uitvoerig betoogd waarom zij in overleg met de taxibranche tot haar voorstel is gekomen. Hebt u enig idee van de gevolgen die dit

kan hebben voor het overleg dat de minister nog met de taxibranche over de uitwerking van een en ander gaat voeren?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij hebben waardering voor het overleg dat de minister heeft gevoerd en de resultaten die zij op dit punt heeft geboekt. Wij moeten echter ook constateren dat niet op alle punten overeenstemming is bereikt. Dat blijkt alleen al uit het feit dat heden nog een kort geding is gevoerd en dat sommigen uit het overleg met de minister zijn weggelopen. Je kunt dus niet zeggen dat de huidige voorstellen alom worden gerespecteerd en gesteund.

Wij willen nu voorkomen dat we hobbelen langs een traject met een tussenevaluatie, die we overigens in de wetstekst niet meer terugvinden, want die is gewijzigd in drie jaar: dat is de echte evaluatie, de zware evaluatie. Je krijgt al gauw een situatie dat je van een tussen-evaluatie na achttien maanden gaat naar een evaluatie na drie jaar en dan zul je al gauw de situatie zien dat het toch pas na vier jaar is. Zo lang willen wij de burgers niet laten wachten, want dat is de afweging die wij maken: enerzijds de belangen van de branche, anderzijds de belangen van de burger. Die zal, zo denken wij, sneller, beter en goedkoper taxivervoer krijgen, met meer gebruik van de taxi, als het eindbeeld is ontstaan. Dat is waarin wij het midden zoeken.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Dat heeft de heer Luchtenveld ook in eerste instantie betoogd en daar heeft de minister toen als volgt op gereageerd: ik heb daarna heel veel tijd nodig gehad om in overleg met de branche tot iets te komen. Daar is men dan niet helemaal uit, maar hij maakt het natuurlijk nu wel erg moeilijk voor de minister om opnieuw, als het gaat om de implementatie van de wet, dit te doen. Ook in onze richting heeft de minister gezegd: ik ga niet met u mee; ik ben in het midden gaan zitten. Nu komt de heer Luchtenveld met een voorstel dat toch ontzettend afwijkt.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Daarom hebben wij de branche ook iets te bieden met dit amendement. Immers, als je na twee jaar evalueert,

heb je natuurlijk niet de facto na twee jaar al een situatie dat er een volledig vrije markt is. Je kunt ook zelf sommige dingen per ministeriële regeling sturen, wat betreft de maximumtarieven en dat soort dingen. Dat zal dus niet meer na twee jaar ontstaan; dat zal na drie jaar ontstaan, tenzij de evaluatie na twee jaar aanleiding geeft om het toch anders te doen. Dat is een duidelijk beeld.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Voorzitter! Mijn slotconclusie is toch dat de heer Luchtenveld terugkomt op een eerdere instantie. Het gaat om het oorspronkelijke wetsvoorstel van drie jaar geleden. Al het overleg dat de afgelopen jaren gevoerd is, wordt hiermee buiten werking gesteld.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Dat is niet waar, want het oorspronkelijke wetsvoorstel was twee jaar. De laatste zin in de toelichting wordt geschrapt. Er komt een herdruk...

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ja, die wordt wel geschrapt, maar dat vindt u wel.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij gaan nu terug, als compromis, gezamenlijk als coalitiefracties, naar drie jaar. Dat is een evenwicht. Wat wij het liefste zouden willen, is dat het heel snel kon: na twee jaar de facto en de jure. Dat doen we niet. We gaan de facto en de jure naar drie jaar en dan zitten we precies in het midden ten opzichte van een situatie waarvan we vrezen dat deze met de huidige wet zou kunnen ontstaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U neemt gewoon het tijdschema op dat in de oude wet ook stond en dat drie jaar geleden voorgesteld is aan de Kamer?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Neen, wij nemen een tijdschema op dat een jaar langer is. Wij evalueren niet na achttien maanden, maar we evalueren na 24 maanden en de facto en de jure treedt de situatie pas in na drie jaar.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik constateer dat de heer Luchtenveld het wel mooi kan proberen te verpakken als zelfs nog een verbetering, terwijl het natuurlijk

Luchtenveld

ten opzichte van het voorliggende voorstel, inclusief nota van wijziging, een duidelijke achteruitgang is. Maar wat ik hem dan toch ernstig onder de aandacht wil brengen, is het volgende. Het draagvlak voor deze wet is al zo'n moeilijke kwestie; dat weten we allemaal. Dat deert hem kennelijk niet zo erg. Hij zoekt naar een compromis in de coalitie, maar hij vermindert het draagvlak bij de branche, want dit is een verslechterring voor de branche. Hij vermindert ook het politieke draagvlak, want hij is het oneens met de minister, die met verve hier – ik ben benieuwd naar haar reactie straks – heeft verdedigd dat het vier jaar moest zijn. Ik moet zeggen dat hij het ook een aantal fracties in deze Kamer moeilijk maakt, door deze verslechterring, om deze wet te blijven steunen. Ik vind dat een heel slecht signaal en ik moet zeggen dat hij de verantwoordelijkheid daarvoor op deze wijze wel erg makkelijk op zich neemt.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik denk dat u toch de minister ook verkeerd interpreteert, als u zegt: de minister wil naar vier jaar. De minister heeft gezegd: de facto zou die situatie al na twee jaar kunnen intreden en we verwachten ook dat hij na twee jaar kan intreden op basis van een tussenevaluatie. Nu, dat is een iets andere inschatting. Er is een verschil tussen hoe de minister denkt dat dingen gaan lopen en hoe wij denken dat dingen gaan lopen: wij denken dat al erg snel wordt doorgesloten naar de evaluatie over drie jaar. Dat is ook de evaluatie die nu in de wet staat met de nota van wijziging, als we die hier zouden aannemen. Wij denken dat dan de situatie al snel zal ontstaan dat pas na vier jaar de facto en de jure gaan samenvallen. We willen erg graag dat er wat meer snelheid wordt gemaakt. Wij denken dat, als de sector de zekerheid heeft die er nu ook is, namelijk dat pas na drie jaar het eindbeeld zal intreden, men ook voldoende tijd heeft om zich aan te passen. In die zin denk ik dat de minister voldoende aan baggage meekrijgt om het overleg met de sector voort te zetten.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! De heer Luchtenveld brengt mij nu een beetje in verwarring, want met name van de kant van de VVD wordt toch altijd het

belang van de ondernemer in deze Kamer sterk verdedigd; er is altijd een duidelijke positie. De SP heeft nogal eens een andere positie, maar in dit debat lijken de rollen omgekeerd. Denkt hij nu dat hij met zijn amendement en met zijn steun aan dit wetsvoorstel de taxiondernemer een dienst bewijst?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij zien graag snel ondernemers die in een vrije markt opereren. Die situatie willen wij dus graag bereiken en de voorstellen daarvoor verdedigen wij in deze Kamer dan ook. Zoals wij reeds in eerste termijn hebben gezegd, moeten wij daarbij zorgvuldig handelen. Wij menen dat met de termijn die wij nu in het wetsvoorstel willen aangeven, zorgvuldig wordt gehandeld.

De heer **Van Bommel** (SP): Blijft mijn vraag of naar uw mening met dit wetsvoorstel en met dit amendement de taxiondernemer een dienst wordt bewezen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wij hebben hier niet alleen rekening te houden met het belang van de taxiondernemer, maar wij veronderstellen wel dat met dit amendement het belang van de taxiondernemer kan zijn gediend. De minister zegt: het is zeer waarschijnlijk dat al na twee jaar de vrije markt gerealiseerd zal zijn. En waarom zouden wij de woorden van de minister niet serieus nemen? Anders wordt het als de tussentijdse monitor aangeeft dat er allerlei aanpassingen moeten komen. Dat verwacht de minister evenwel niet. Dus na twee jaar kan de geschetste situatie er zijn. Wij zeggen: neem daar een jaar langer voor en evalueer na twee jaar. Met zo'n periode kun je zorgvuldig te werk gaan. Bovendien moet je overleg voeren over de manier waarop men zal handelen. Dus na twee jaar zou er een goede evaluatie komen, maar dan gaan we niet nog eens een evaluatie houden. Na drie jaar hebben wij te maken met het eindbeeld. Eventueel is er nog een jaar nodig voor aanpassing van de wetgeving. Op die manier handelen wij zorgvuldig en kunnen wij rekening houden met de branche. De branche heeft dan namelijk drie jaar plus de jaren die al verstreken zijn de gelegenheid om in te spelen op de nieuwe ontwikkelingen. Daar komt dan nog bij dat wij de burger eerder

de betaalbare, de goedkopere taxi geven. Daarnaast ontstaat een groter aanbod aan taxivervoer. Dit lijkt ons een evenwichtig verhaal en hierover hebben wij binnen de coalitie overeenstemming bereikt.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Of al die positieve aspecten gerealiseerd zullen worden, moeten wij nog maar afwachten. Ik wacht de evaluatie af, maar dat zullen we allemaal moeten doen als alles doorgaat. Ik begrijp nu dat wat de VVD-fractie betreft het na die evaluatie nog mogelijk moet zijn de zaak terug te draaien. Is dat juist?

De heer **Luchtenveld** (VVD): De evaluatie is er natuurlijk om na te gaan hoe alles verloopt. Als je dat niet wilt weten, moet je geen evaluatie houden. Het zou inderdaad kunnen blijken dat er rampen gebeuren. Ik wijs er evenwel op dat na drie jaar het eindbeeld zal ontstaan. Dat blijft gelden. Maar juist omdat je na twee jaar evalueert, is er de mogelijkheid het eindbeeld op onderdelen bij te stellen. Die mogelijkheid is er dus.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! Voordat ik aan mijn eerste termijn begon, had ik het amendement nog niet gelezen. Als dat het geval was geweest, had die termijn er qua toonzetting en qua inhoud anders uitgezien. Ik wil nu toch nog even zeggen dat ik wat nu gebeurt betreurt. Sociale partners en midden- en kleinbedrijf: allemaal erg belangrijk voor de VVD. Op deze manier wordt echter het draagvlak in de Kamer duidelijk kleiner, terwijl we eerst niet ver van elkaar stonden. Wat vindt de heer Luchtenveld daarvan? Vindt hij het niet zo belangrijk dat er in de samenleving en in de Kamer een draagvlak is voor deze wetgeving?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Het debat is nog niet beëindigd. Bovendien heb ik u in eerste termijn niet horen zeggen dat u heel gelukkig bent met alle onderdelen. U heeft ook amendementen ingediend. We voeren juist deze discussie om argumenten uit te wisselen en daarmee ben ik nu bezig. Het eindoordeel vellen we natuurlijk bij de stemmingen. Als u goede argumenten kunt aanreiken voor de stelling dat alles anders zou moeten, sta ik daarvoor uiteraard open. Dat

Luchtenveld

geldt ook voor anderen, ook voor de minister.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! Het lijkt erop dat de heer Luchtenveld tegen mij zegt: u doet precies hetzelfde. Ik denk dat dat niet het geval is. We hebben hier te maken met een schriftelijk voorstel van het kabinet met allerlei toeters en bellen; er is heel veel overleg geweest en ondernemers hebben hun reacties gegeven. De minister heeft in eerste instantie het voorstel uitvoerig verdedigd. Daarna vindt de heer Luchtenveld een heel nieuw compromis uit. Daarmee zegt hij toch iets heel anders dan wij met onze kritische opmerkingen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter! Een compromis houdt meestal het midden tussen de opvatting van de een en die van de ander. De minister had de mogelijkheid van een eindbeeld na vier jaar, de facto was sprake van twee jaar. Wij wilden liefst terug naar het oorspronkelijke wetsvoorstel, dus naar de twee jaar. Gelet op de argumenten van de minister komen wij op dit amendement uit. Straks horen wij graag de reactie van de minister.

Voorzitter! We hebben enig zicht gekregen op het aantal af te geven vergunningen. Ons heeft informatie bereikt waaruit blijkt dat met name in Amsterdam wordt beweerd dat de bedrijven een totale waarde van 200 mln. zouden hebben. Vergeleken met de 300 mln. aan belastingvoordelen hebben wij behoefte aan meer cijfers.

Voorzitter! Wij roepen de minister op in het bestuurlijk overleg met Schiphol de kwestie van het taxivervoer aan de orde te stellen. Wij menen dat een dergelijk overleg deze minister is toevertrouwd. Wij hopen snel te horen wat het resultaat van het overleg is.

Wat ons ook zorgen baart, is het punt van de aanpassing van de infrastructuur. In 40% van de gevallen zijn er knelpunten. De financiële omvang is nog niet precies bekend. Omdat het onderzoek nog niet is afgerond, willen we de minister de ruimte geven alles beter in beeld te brengen. Het lijkt ons evenwel goed dat we hierop bij de behandeling van de begroting meer zicht krijgen. Dan wordt duidelijk of het redelijk is om ook aandacht te schenken aan een aantal financiële

aspecten. Wij moeten natuurlijk geen valse start maken, bijvoorbeeld dat je met een goedkope taxi op de vierde plaats in een rij staat, terwijl de dure taxi's de eerste drie dure plaatsen bezetten en dat je dan maar moet zien dat je van die vierde plaats afkomt om je klanten te vervoeren. Dat kan natuurlijk niet. De lokale infrastructuur moet dan ook op tijd zijn aangepast. Wij weten allemaal dat het vaak gaat om stationspleinen. Wij weten ook dat het Rijk soms een financiële verantwoordelijkheid heeft voor de inrichting van stationspleinen. Ik krijg graag nadere informatie van de minister, uiterlijk bij de begroting.

Voorzitter! Ik heb begrepen dat de minister heeft toegezegd dat het Rijk geen vakbekwaamheidseisen meer zal stellen. Dat de branche dat doet, is een zaak van de branche. Wat ons betreft, is de lijn van de MDW-operatie weer hersteld. Voor makelaars laten wij immers ook de vakbekwaamheidseisen in de wet vallen, dus dat lijkt ons een redelijk geheel. Ik hoor graag of de minister bereid is om in het kader van het in werking treden van de wet een voorlichtingscampagne te starten, ook ten behoeve van het publiek.

□

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Als er iets duidelijk is gebleken in de eerste termijn, dan is het wel dat er aan dit wetsvoorstel toch bezwaren en zo mogelijk zelfs grote problemen kleven. Omdat ik ook bij de coalitie heel duidelijk een aantal indringende vragen en problemen heb gehoord, kan ik mij niet aan de indruk onttrekken dat dit wetsvoorstel vooral lijkt door te gaan omdat het is opgenomen in het regeerakkoord en niet zozeer omdat het hier volledig is besproken. De problemen die door de coalitie zijn aangereikt, zijn ook door de oppositie aangereikt. Op dit punt liggen wij dan ook niet zo ver van elkaar.

Het is in ieder geval eerlijk en te bewonderen dat de minister ruiterlijk erkent dat er een probleem is met het draagvlak. Zij zegt dat het niet is gelukt om op alle onderdelen overeenstemming te bereiken met de branche. Dat is het geval, maar ik meen dat die kwalificatie als zodanig tekortschiet. Volgens mij ligt het probleem juist op het punt van het capaciteitsbeleid. Dat is een

wezenskenmerk van dit wetsvoorstel. Als er op dat punt geen overeenstemming kan worden bereikt en als men zelfs wegloopt uit het overleg, dan ligt er een fundamenteel probleem. Daarom zal ik de amendementen die op dat punt zijn ingediend door het CDA en GroenLinks van harte ondersteunen. Ik meen dat zij de kern van het wetsvoorstel raken en zeker steun verdienen.

Ook op het gebied van het prijsbeleid is er sprake van misverstanden. Anders dan de minister veronderstelt, verwacht ik dat de taxi niet in alle uren goedkoper zal worden. Hij zal in de piekuren wel goedkoper worden, maar in de daluren zeker niet. Men heeft een bedrijfsvoering aan te houden. Wanneer men meer concurrentie krijgt in de piekuren, kan men de prijzen in de daluren natuurlijk niet ook verlagen. Dat kan gewoon niet.

In verband met de nieuwe toetreders tot de markt wordt gezegd dat je bij een omzet van f 45.000 per jaar te maken hebt met een serieuze taxiondernemer, maar f 45.000 per jaar in de taxibusiness is echt niks. Dat kun je in je vrije tijd doen. Ik moet dan ook bestrijden dat er bij zo'n omzet sprake is van een serieuze taxiondernemer. Daarom zal het herstel van de 24-uursbereikbaarheid op grote problemen stuiten. Wanneer veel nieuwe ondernemers die markt betreden en die 24-uursbereikbaarheid moet worden hersteld, omdat dat in bepaalde delen van het land een probleem zal worden, ontstaan er natuurlijk claims. Men zal rechten die zijn verkregen, door nieuwe wetgeving niet zomaar inleveren.

Wat de goodwill betreft stel ik vast dat er onvoldoende middelen beschikbaar zijn. De bestaande fiscale maatregel zal weliswaar niet volledig benut worden, omdat dat niet voor iedereen bereikbaar is, maar de maatregel als zodanig is dan ook niet bevredigend. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat er een bestaande praktijk in de taxibranche is waarbij voor de goodwill, behorend bij een

Van Bommel

taxivergunning, forse bedragen zijn betaald;

overwegende, dat die goodwill na aanvaarding van het wetsvoorstel zijn waarde zal verliezen;

van mening, dat sommige chauffeurs die fors voor de goodwill hebben betaald, onaanvaardbaar gedupeerd zullen raken;

verzoekt de regering in overleg met de branche, naast de bestaande fiscale maatregel, te komen tot een bevredigende aanvullende regeling ter compensatie van het waardeverlies van de goodwill die samenhangt met de taxivergunning,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Bommel. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 19 (25910).

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Terugkomend op de tarieven samenhangend met de wijzigingsvoorstellen die zijn ingediend, wil ik opmerken dat een maximumtarief nodig is ter bescherming van de klant en een minimumtarief ter bescherming van de branche. De voorstellen terzake zal ik van harte ondersteunen.

De minister heeft in haar eerste termijn al gezegd dat sommige fracties in dit huis zeer enthousiast zijn over dit wetsvoorstel, dat andere daar veel twijfel bij hebben en dat er enkele zijn die daar helemaal niet in geloven. De SP-fractie behoort tot de laatste categorie. Dat heeft zij juist geconcludeerd. Ik vrees dan ook dat bij aanneming van dit wetsvoorstel, zeker wanneer dit ongewijzigd gebeurt op de hoofdonderwerpen als het capaciteitsbeleid en de tarieven, er in dit land een taxioorlog zal ontstaan die wij nog nooit hebben meegemaakt.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Mevrouw de voorzitter! Ik dank de minister voor de uitvoerige beantwoording, die een aantal vragen mijnerzijds heeft weggenomen. Ik wil beginnen met te zeggen waar onze fracties, de SGP, de RPF en het GPV, staan. Wij hebben gezegd dat wij niet bij voorbaat

tegen deregulering in het taxiwezen zijn. Wij zien de voordelen zeker ook, maar wij willen dat graag in een breder kader beoordelen en kijken naar de positie van de taxi in het totale mobiliteitsveld tussen het particulier vervoer en openbaar vervoer. Aan het taxiwezen zitten wat ons betreft namelijk heel duidelijk publieke aspecten. De grote vraag is of de deregulering en de marktwerking een grote verbetering met zich mee brengen. Wij hebben daar niet zoveel vertrouwen in. Ik heb dat aan de hand van buitenlandse ervaringen uiteengezet. De minister heeft mij niet kunnen overtuigen van het tegendeel. Zij heeft ook gezegd dat er risico's zijn. De vraag is of de wetgever voldoende instrumenten heeft om te redresseren, als het een kant uitgaat die wij niet willen, als het leidt tot wildgroei of wat voor toestanden ook.

Ik ben overigens blij dat deze minister heel duidelijk heeft gezegd dat de marktwerking geen doel is. Dat stond nog wel in de vorige nota. Dat vonden wij een slecht signaal. Zij straalt echter wel het nodige vertrouwen uit in die marktwerking. Wij hebben dat vertrouwen niet en zien ook nogal wat risico's. Hebben wij als wetgever voldoende greep op de ontwikkelingen? De situatie is er voor onze fracties niet helderder op geworden door het amendement dat zojuist is ingediend door de heer Luchtenveld c.s. Een eindbeeld na vier jaar: daar hadden wij al twijfels bij. Vandaar dat wij voorshands onze steun hebben gegeven aan het amendement van collega Stroeken. Als na drie jaar al een eindbeeld in de wet wordt vastgelegd en er geen mogelijkheid is om in de wet zelf, met name op het capaciteitsbeleid, maatregelen te nemen, vinden wij dat een duidelijke verslechtering. Ik heb bij interruptie al gewezen op de aantasting van het draagvlak dat toch al uiterst fragiel is bij dit gevoelige onderwerp. Ik moet zeggen dat ik deze verslechtering zeer betreurt.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Negeert de heer Van den Berg nu niet de mogelijkheid, die ook de minister heeft aangegeven, dat als je een jaar laat zitten tussen het eindbeeld en de evaluatie, je als wetgever alle mogelijkheden hebt om op onderdelen die ongelukkig uitvallen, bijvoorbeeld het capaciteitsbeleid, tot bijstelling te komen? Dat is juist de

winst van dit amendement. Wij zitten niet meer in de situatie, zoals in het oorspronkelijke wetsvoorstel, van zes maanden, maar wij hebben een jaar voor het wetgevingstraject. Voor een wetswijziging moet dat voldoende zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): U probeert het weer als een soort verbetering voor te stellen. Ik ga het debat van zojuist niet herhalen, maar ik zie het als een verslechtering. Bovendien, als u gereede twijfel heeft – dat klinkt een beetje in uw woorden door – of de wetgever niet zou dienen op te treden, vraag ik waarom wij niet bij voorbaat in de wet een aantal instrumenten boven de markt houden. De wet wordt nu vastgesteld. Het is vreemd om ervan uit te gaan dat na de evaluatie waarschijnlijk een nieuw wetsvoorstel nodig is. Ik denk overigens niet dat het lukt om een en ander binnen een jaar te realiseren. Die termijnen zijn bij dergelijke onderwerpen over het algemeen wat langer. Ik zie er weinig heil in, moet ik eerlijk zeggen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik heb ook niet gezegd dat de wet binnen een jaar aangepast moet worden. De verwachting is dat het eindbeeld de facto en de jure in kan treden. Omdat anderen in en buiten de Kamer zeggen dat wij ons deerlijk kunnen vergissen, zijn een monitoring en een evaluatie overeengekomen. Die willen wij ook handhaven. Dit laat ons voldoende ruimte om eventueel, onverhoopt en onverwacht, in te grijpen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik verval niet in herhalingen. Alles staat of valt met de verwachting die je hebt. Ik ben bepaald minder positief over de marktwerking in deze sector dan u. Dat bepaalt het verschil in opstelling. Ik wacht graag de reactie van de minister af. Ik kan mij haast niet voorstellen dat zij dit amendement enthousiast tegemoet treedt.

Inmiddels heeft ons een brief van B en W van Amsterdam bereikt, waarin onder andere wordt ingegaan op het handavingsregime. De ervaringen van de Amsterdamse politie leren dat sommige taxichauffeurs nauwelijks gevoelig zijn voor strafrechtelijke processen, processen verbaal en klachten. Zij zijn wel gevoelig voor een lik-op-stukbeleid door middel van administratief-tuchtrechtelijke bestraffing, te weten

Van den Berg

het intrekken van de chauffeursvergunning, straks de chauffeurspas, voor bepaalde of onbepaalde termijn. B en W van Amsterdam bepleiten deze mogelijkheid in de nieuwe wet op te nemen. Ik hoor daar graag de reactie van de minister op.

Voorzitter! De wet bevat positieve punten, maar ook negatieve effecten en risico's. Het eindbeeld van het gehele wetsvoorstel wordt voor onze fracties in sterke mate bepaald door het verloop van de stemming over verschillende amendementen. In dat licht zullen wij ons eindoordeel over de wet kunnen geven.

□

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw de voorzitter! In eerste termijn ben ik vergeten de minister te vragen om in te gaan op de gemotoriseerde driewielers. Er wordt kennelijk gepleit voor het behoud van het onderscheid tussen dat soort taxivervoer en het gewone taxi-voervoer. Wat is haar reactie daarop?

Voorzitter! De cruciale vraag van het debat van vandaag is hoe het verdergaat met het capaciteitsbeleid. Alles overziende, is voor D66 de belangrijkste constatering dat het met het oog op een zo groot mogelijke acceptatie geen rol speelt hoelang het precies duurt voor wij ons doel bereiken. Er is geen groot enthousiasme over het eindbeeld. Voor degenen die denken er last van te zullen hebben, maakt het ook niet zoveel uit of wij dat over twee, drie of vier jaar bereiken. Voorzitter! Zorgvuldig handelen moet vooropstaan. Wij moeten ook in de gaten houden of er nog een weg terug is. Daar heb ik in eerste termijn al het nodige over gezegd.

De minister heeft gekozen voor een termijn van vier in plaats van de oorspronkelijke twee jaar. Deze keuze is wat summier toegelicht in de nota van wijziging. Mij is nog steeds niet helemaal helder waarom vier jaar zoveel beter is dan twee jaar. Het lijkt erop dat de minister het zich hiermee alleen maar moeilijker maakt, want zij kan vier jaar lang – ervan uitgaande dat zij nog zo lang minister blijft – erop aangesproken worden om gebruik te maken van de bevoegdheden die de wet biedt zolang er nog niet is overgegaan tot het eindbeeld. Ik hoor graag van de minister waarom zij dit nodig vindt. Mijn fractie heeft het amendement

dat door de heer Luchtenveld is ingediend gesteund, vooral omdat het de vraag is of twee keer evalueren wel ideaal is. Die evaluaties volgen elkaar vrij snel op. De ene evaluatie loopt bijna door in de andere. Ik denk dat het beter is één keer te evalueren, zoals in het amendement verwoord is. Hoe je ook evalueert, wat ons betreft staat voorop dat een permanente monitor zeker nodig is. Met deze overwegingen heb ik aan willen geven waarom wij het amendement van de heer Luchtenveld hebben gesteund. En dat is een beetje onder het motto "beul, maak het kort", want in de ogen van de branche zijn het natuurlijke vervelende maatregelen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Ik zal niet ingaan op de manier waarop u dit omschrijft; dat gaat mij wel erg ver. Waarom wilt u het de minister voor dit ene jaar nog moeilijker maken om in overleg met de branche tot uitvoering van deze wet te komen? U weet toch ook dat andere fracties in de Kamer hun twijfels hebben en er nog niet uit zijn of zij voor of tegen die wet gaan stemmen? U maakt het zo wel erg moeilijk om daaruit te komen. Beseft u dat?

Mevrouw **Giskes** (D66): Mijn redenering is een andere. Ik denk dat er grote argwaan bestaat bij de ondernemers over het eindbeeld. Aan de consumentenkant ligt dat natuurlijk anders. Niemand is erbij gebaat als alles steeds maar naar voren geschoven wordt. Het moment zal toch een keer daar zijn. Pas als duidelijk is wat de eindsituatie teweegbrengt, weet je of je iets gedaan hebt waar je misschien niet van gediend bent. Ik verwacht dat niet, anders zou ik dit wetsvoorstel niet steunen. Wij verwachten dat de deregulering en de marktwerking die hiermee wordt teweeggebracht, een goede uitwerking zullen hebben, maar onze stelling is wel dat je jezelf serieus moet nemen met het evalueren en dat je jezelf dus ook goede instrumenten moet geven. Ik heb mijn amendement ook ingediend met de gedachte dat de discussie in volle omvang gevoerd moet kunnen worden en ik vind dat de minister de mogelijkheid moet hebben om, als het eindbeeld bekend is, binnen een bepaalde termijn te constateren dat er iets volledig is misgegaan en daar nog iets aan te doen. Dat heeft dan

ook betrekking op reeds afgegeven vergunningen. Ik denk dat de samenleving gebaat is bij een redelijk snelle overgang, maar ik wil wel een laatste veiligheidsklep inbouwen. Anders is mijns inziens een reële evaluatie niet mogelijk. Dit alles onder het beslag van de uitspraak die ik al een paar keer heb gedaan, namelijk dat ik niet verwacht dat het nodig zal zijn om wat dan ook terug te draaien. De minister heeft in eerste termijn gezegd: je moet die mogelijkheid hebben voor het geval er brokken ontstaan. Dat is precies wat ik bedoel.

Voorzitter! Het lijkt mij uitermate belangrijke dat de goodwillkwesitie onderdeel is van de evaluatie die gaat plaatsvinden. Wij kunnen niet op voorhand het complex aan zaken dat daar wellicht mee samenhangt overzien. Een en ander zal verder moeten uitkristalliseren. Wanneer dat is gebeurd, kunnen wij bij onszelf te rade gaan om te kijken of zich zaken voordoen die onacceptabel zijn.

De heer **Van den Berg** (SGP): Het verbaast mij enigszins dat mevrouw Giskes, na de discussie op dit punt die in eerste termijn gevoerd is, alsnog haar amendement op stuk nr. 17 heeft ingediend, waarin staat dat de op grond van de wet verleende vergunningen vanaf het vijfde jaar alsnog kunnen worden beperkt of zelfs worden ingetrokken. Het is voor mij ongekend dat individuele beschikkingen jaren na verlening op grond van kennelijk andere omstandigheden ineens worden gewijzigd ten nadele van de betrokkenen. Dit is volgens mij in strijd met de algemene rechtsbeginselen die wij in ons land kennen.

Mevrouw **Giskes** (D66): U zegt "ten nadele van betrokkenen". Naar mijn mening is het ten nadele van betrokkenen, taxiondernemers, als blijkt dat de markt volledig verziekt is. Er moet naar mijn mening worden gezocht naar een mogelijkheid om ervoor te zorgen dat er, als zich dat voordoet, een weg terug is. Als wij ten aanzien van de discussie over de 24-uursverplichting in tweede instantie tot de conclusie komen dat wij die nodig hebben, moeten bestaande vergunningen daarop aangepast kunnen worden. Zo niet, dan hebben wij van doen met een loze bepaling. Als dat wel het geval is, dan zie ik niet in waarom niet op een andere wijze vergunningen

Giskes

aangepast kunnen worden, als dat nodig is. Ik ben het overigens met u eens dat het niet de gemakkelijkste constructie is, maar het is beter om bij voorbaat duidelijk te maken dat dit nog boven de markt hangt dan om achteraf uit het niets zo'n wijziging aan te brengen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Juridisch is dit niet mogelijk. Een vergunning is een individuele begunstigende beschikking. Je kunt niet zomaar na een aantal jaren zo'n vergunning intrekken of wijzigen ten nadele van betrokkene. Dat is in strijd met de beginselen van het recht.

Mevrouw **Giskes** (D66): Als dat zomaar zou gebeuren, geef ik u gelijk, maar de inhoud van de vergunning kan erop aangepast worden.

De heer **Van Bommel** (SP): U sluit af met de mededeling, in mijn woorden: het is een probleem, maar bij de evaluatie over drie jaar kunnen wij bezien of er grote moeilijkheden zijn en dan kunnen wij een en ander alsnog regelen. De operatie is dan al bijna achter de rug. De overgangsregeling van vier jaar, waarin een fiscale oplossing wordt geboden, is voor de meesten dan al beëindigd. Verwacht u werkelijk dat een en ander over drie jaar nog geregeld kan worden?

Mevrouw **Giskes** (D66): De goodwillkwestie speelt voor bestaande vergunningen. Ik denk overigens niet dat iedereen binnen een of twee jaar de goodwill afgelost moet hebben. Er is daarvoor wel degelijk een langere periode mogelijk. Ik sluit ook niet uit dat de permanente monitoring die de minister voor ogen staat, al eerder duidelijk maakt dat er iets niet goed gaat. Ik ben dan de eerste om te zeggen dat daar op dat moment goed naar gekeken moet worden. Het uiterste moment is de evaluatie.

De heer **Van Bommel** (SP): Moet er naar uw mening dan een regeling tot stand worden gebracht waarmee met terugwerkende kracht het probleem wordt opgelost? Nu al zit een aantal mensen in de problemen.

Mevrouw **Giskes** (D66): In eerste termijn hebt u ook al geprobeerd mij te verlokken tot concrete uitspraken,

maar ik kan niet zeggen wat er moet gebeuren als ik niet weet wat er misgaat. Als dat duidelijk is, kan ik beoordelen of er eventueel met terugwerkende kracht iets moet gebeuren.

De heer **Van Bommel** (SP): U zult het toch met mij eens zijn dat het bijzonder onredelijk is om af te spreken dat wij het bij een evaluatie op termijn goed regelen voor de mensen die dat probleem dan nog treft, maar dat niet doen voor degene die het eerder getroffen heeft.

Mevrouw **Giskes** (D66): De mensen om wie het gaat, zijn bij wijze van spreken nu al bekend. Ik hoef en kan die vraag dan ook niet beantwoorden.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik wijs u erop dat uw amendement in strijd is met het mede door u ondertekende amendement op stuk nr. 16, waarin staat: een evaluatie na drie jaar. In de toelichting op uw amendement staat: een evaluatie na vier jaar.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het kan zijn dat er nog onderlinge afstemming moet plaatsvinden. De amendementen zijn gelijktijdig ingediend. In ieder geval moet er een koppeling zijn met het moment van inwerkingtreding van de wet.

De **voorzitter**: Het lijkt mij goed dat u daar nog naar kijkt.

□

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Voorzitter! Ik dank de minister voor haar beantwoording. Ik ga nog op een viertal punten in.

Ten eerste blijft er sprake van het zwakke punt bij het afschaffen van de beperking van het vervoersgebied bij Schiphol. De minister spreekt er zelf haar verbazing over uit dat Schiphol volhardt, ondanks de gesprekken die zijn gevoerd. Ik heb er behoefte aan een motie in te dienen als steuntje in de rug van de minister. Ik vind het belangrijk dat Schiphol deze uitspraak hoort.

Motie

De Kamer,
gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het onwenselijk is dat alleen Schipholtaxi's hun diensten voor aankomende passagiers mogen aanbieden;

overwegende, dat de NV Schiphol eerlijke concurrentie en milieu hoog in het vaandel heeft staan;

verzoekt de regering met alle haar ten dienste staande middelen te bewerkstelligen dat de NV Schiphol zo snel mogelijk een einde maakt aan de afscherming van de taximarkt op de luchthaven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Zuijlen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (25910).

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ten tweede blijkt het capaciteitsbeleid de angel te zijn in het wetsvoorstel. Bij de schriftelijke behandeling hebben wij vragen gesteld over de zin van überhaupt een overgangperiode van twee jaar. Waarom kan er geen sprake zijn van een turn-key-overgang? De minister heeft daarvoor haar argumenten gegeven. Meer dan dat, zij heeft de bedoelde twee jaar nog eens met twee jaar uitgebreid. Wij hebben daarover kritische vragen gesteld.

Wij zetten vraagtekens bij de systematiek van het van tevoren aantonen van de vervoersvraag en de omzetvraag. De minister doet dat ook. Zij wil er dan ook na vier jaar vanaf. Bovendien biedt een en ander ondernemers de mogelijkheid om de bestaande situatie te handhaven. Wij hebben nog meer vragen over de overgangssituatie. Ondernemingen die nu reeds bezig zijn met uitbreiding van de capaciteit, hoeven immers geen aanvraag in te dienen. Nieuwe ondernemingen moeten dat wel.

Mede gezien deze bezwaren hebben wij gevraagd wat de zin is van een extra overgangperiode. De minister heeft ons duidelijk proberen te maken dat zij de facto wel degelijk uit wil gaan van het na twee jaar in de praktijk brengen van het eindbeeld. Zij maakt een ingewikkeld en volgens mij vrij ongebruikelijk onderscheid tussen de facto en de jure. De jure blijft het capaciteitsbeleid immers in de wet staan.

Van Zuijlen

Ik wil dat de minister alleen bij hoge uitzondering gebruik maakt van de de-juremogelijkheid in de wet, op onderdelen. Dat zou alleen het geval zijn indien de praktijk daartoe ernstig aanleiding geeft. De coalitie, met name de heer Luchtenveld, heeft geprobeerd om de minister tegemoet te komen. De minister zegt niet te willen dat de de-factoperiode en de de-jureperiode één op één lopen. Zij heeft behoefte aan extra tijd, aan extra uitloop. De nota van wijziging is dus niet rigoureus teruggedraaid. Wij hebben de minister en dus de sector een jaar extra gegeven. Een bijkomend voordeel daarvan is dat er in plaats van twee keer maar één keer wordt geëvalueerd.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw Van Zuijlen zegt dat de VVD-fractie de minister tegemoet wil komen. Zij maakt echter duidelijk dat eigenlijk het oude tijdschema van het wetsvoorstel gevolgd moet worden. Waarom heeft mevrouw Van Zuijlen dit signaal niet eerder afgegeven in de afgelopen jaren? Jarenlang is hierover gesproken. De minister heeft geen echt akkoord kunnen bereiken. Zij probeerde het wel. Nu ligt er een resultaat en zegt mevrouw Van Zuijlen het niet te zien zitten.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik begrijp deze inbreng absoluut niet. Er is bij de Kamer een wet ingediend. Daar zit de periode van twee jaar extra niet in. Wij hebben daarop een schriftelijke inbreng geleverd. Wij vragen daarin of de overgangperiode überhaupt nodig is. Wij zeuren nu verder niet over die overgangperiode en accepteren een extra jaar bovenop de overgangperiode. Wij hebben ons daar dus wel degelijk over uitgelaten. Ik heb mij daar net nog over uitgelaten in mijn inbreng!

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): U hebt aangegeven dat u liever had gezien dat het er niet in zat, maar u hebt ook duidelijk laten blijken dat het belangrijk is dat getracht is met de branche tot overeenstemming te komen.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Er is hierover geen overeenstemming met de branche.

De heer **Van der Steenhoven**

(GroenLinks): Maar het is wel geprobeerd.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ja, maar het is niet gelukt.

De heer **Van Bommel** (SP): Ik merk aan de voorzichtige bewoordingen van mevrouw Van Zuijlen dat zij zich ook zorgen maakt over de afschaffing van het capaciteitsbeleid. Vreest zij ook dat er enorm veel toetreders zullen komen die de markt mogelijk negatief beïnvloeden?

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): U begrijpt mijn woorden verkeerd. Mijn zorg is niet dat er veel toetreders zullen zijn, maar betreft eerder de minister. Ik denk dat zij zich nogal ongelukkig voelt met het amendement en daarom tracht ik zorgvuldig te formuleren hoe wij tot onze afweging zijn gekomen. Ik houd zelfs de optie open om tot een andere formulering te komen in een motie in plaats van in een amendement. Mijn zorg betreft ook het feit dat een deel van de Kamer te kennen heeft gegeven het wetsvoorstel niet te kunnen steunen als het amendement wordt aangenomen. Ik heb getracht het voorzichtig te formuleren.

De heer **Van Bommel** (SP): Dat is u gelukt. Uw zorg is ook ontroerend en dat zal de minister ook als zodanig ervaren.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Wij hebben toch een debat hier?

De heer **Van Bommel** (SP): Mijn vraag blijft dezelfde: maakt de PvdA-fractie zich geen zorgen over de toetreding van veel nieuwe taxiondernemers met alle gevolgen van dien?

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Wij hopen dat er nieuwe toetreders zullen komen, dat er een gedifferentieerd aanbod komt, dat de prijzen zullen dalen, dat er meer werkgelegenheid komt en dat de taxi een groter aandeel in de modal split gaat innemen. Dat zijn ook onze verwachtingen van het wetsvoorstel. De Kamer is medewetgever, dus als zich in de praktijk na verloop van tijd onwenselijke ontwikkelingen voordoen, zijn wij er zelf bij en kunnen wij de wet weer veranderen.

De heer **Van Bommel** (SP): Aan de snelle toetreding van een grote

groep gelegenheidstaxirijders – mensen die het in hun vrije tijd een beperkt aantal uren doen – kleven volgens mijn fractie nogal wat nadelen. Ik mag aannemen dat de PvdA-fractie die nadelen zal meewegen en dat zij zo nodig zal meewerken aan het terugdraaien van dit onderdeel van de wet.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik begrijp dat het voor u moeilijk te verteren is dat de taxiwereld niet gaat worden als de gewone wereld. In de gewone wereld mogen mensen ook bepalen dat zij hun winkel maar twee dagen opendoen, mag een organisatieadviseur beslissen dat hij maar één dag in de week adviezen uitbrengt en mag een werknemer in de bouw in vaste dienst gaan of zich verhuren. In de gewone wereld zoekt het aanbod de vraag op.

Als deze wet gaat leiden tot een totale Verelendung, zijn wij de eersten om amendementen te maken en de minister ter verantwoording te roepen. Daar zijn wij allemaal zelf bij.

De heer **Van Bommel** (SP): Met dat laatste ben ik blij en ik reken daar ook op. De vergelijking met andere sectoren gaat echter niet op, omdat hier sprake is van een onderdeel van een publieke voorziening. Van het openbaar vervoer moet iedereen gebruik kunnen maken.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Ik begrijp dat u zich meer zorgen maakt om de mensen die in de taxi achter het stuur zitten dan om de mensen die graag meer gebruik willen maken van de taxi.

Voorzitter! In de vierde plaats kom ik nog even terug op de afschaffing van de 24-uursverplichting. Ik interpreteer de woorden van de minister zo dat zij met deze wet in staat is de sociale functie van de taxi op het platteland te blijven waarborgen. Ook al is er geen 24-uursverplichting in de wet opgenomen, zij acht het toch mogelijk die verplichting opnieuw in te voeren als zich ongewenste ontwikkelingen voordoen.

Ten vijfde: het kwaliteits- of flankerend beleid. Een aantal zaken zouden onmiddellijk bij de invoering van de wet geregeld moeten zijn. Ik wijs dan in het bijzonder op de koppeling van het soft-nummer aan de chauffeurspas en de invoering van een apart taxikenteken. Acht de minister dit mogelijk?

Van Zuijlen

Ik ben blij dat de minister toezeit ons te informeren over de resultaten van het overleg over de taxistandplaatsen en over het gebruik van bus- en trambanen door taxi's.

Ik vind het ook verheugend te horen dat zij werkt aan meerdere certificeringsinstituten en andere mogelijkheden om de ijking eventueel goedkoper te maken.

Ten slotte herhaal ik mijn laatste vraag: nemen de consumenten- en reizigersorganisaties ook deel aan het overleg over de monitoring en de evaluatie. De minister is erg bezorgd over de deelname van de sector, maar wij zouden ook graag willen dat consumenten- en reizigersorganisaties daarvan deel uitmaken. Op het lijstje dat wij hebben gekregen, staan zij echter niet vermeld.

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw Van Zuijlen sprak over een eventuele herinvoering van de 24-uursverplichting. Stelt zij zich voor dat dit met terugwerkende kracht ook voor bestaande vergunninghouders zal gelden?

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Dat lijkt mij vanzelfsprekend. Er staat volgens mij een kan-bepaling in de wet. Dus als de minister of wij moeten vaststellen dat de burger zonder die 24-uursverplichting geen taxi meer kan krijgen op het platteland, dan kan de minister die verplichting weer vrij eenvoudig bij algemene maatregel van bestuur invoeren. Dit geldt dan voor iedereen.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dus ook voor diegenen die reeds een vergunning hebben?

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): Dat lijkt mij vanzelfsprekend.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik heb in eerste termijn aangegeven dat wij niet bij voorbaat tegen marktwerking zijn, ook niet als het om taxi's gaat. Wij hebben allemaal belang bij verbetering van het taxiproduct en een goede schakel in de mobiliteitsketen. Wij hebben echter ook aangegeven dat wij nog een hoop problemen hebben met dit wetsvoorstel. Wij vragen ons af of

het wel voldoet aan het gestelde doel.

Een belangrijk punt waarop de minister uitvoerig is ingegaan, zijn de gesprekken die zij en met name haar voorganger met de taxi-branchen hebben gevoerd. Daarin leek overeenstemming te zijn bereikt over het besluit om geen einddoel te formuleren, maar gaandeweg te bezien hoe de nieuwe opzet van de taxiwereld zou bevallen en vervolgens te besluiten of op die weg kan worden verdergegaan. Het is jammer dat die mogelijkheid niet is aangegrepen. Wij denken namelijk dat die zowel tot verbetering van het taxiproduct zou leiden als tot medewerking van de branche. De minister zegt dat de kans bestaat dat gaandeweg het hele project sneuvelt en er niets tot stand komt als er geen einddoel is geformuleerd. Aan de andere kant zou je ook kunnen zeggen dat met een open einde misschien veel kan worden bereikt als er harde afspraken worden gemaakt over de manier waarop dat moet worden bereikt.

De minister heeft gezegd dat zij uitvoerig met de burgemeesters van de vier grote steden heeft gesproken. Kan zij aangeven welke afspraken er zijn gemaakt? Wij weten allemaal dat het beroep op de politie groot is en dat de politie snel voor allerlei activiteiten wordt gevraagd wordt. Wij weten ook dat het nu al moeilijk is om bijvoorbeeld snorders aan te pakken die proberen de krenten uit de pap te halen. Hoe zal dat in de toekomst gaan? Welke waarborgen zijn er dat, als er ontdoken wordt, opgetreden kan worden? De brief van het college van B en W van Amsterdam gaat daarop ook in.

De discussie over de pensioenregeling en de goodwill heeft, zoals de minister duidelijk heeft aangegeven, in Rotterdam tot een aantal voorstellen geleid. Wij zijn met anderen benieuwd te weten hoeveel mensen een beroep hebben gedaan op de regeling die al anderhalf jaar bestaat. Wij zijn tevens benieuwd naar de reactie van de minister op het in de motie van de SP vervatte voorstel om te bezien wat allemaal nog gedaan kan worden om eventuele problemen met een pensioenregeling te voorkomen. Het college van B en W van Amsterdam stelt voor de overgangsregeling voor de huidige taxivergunninghouders nog eens goed te bezien.

Wat de beschikbaarheid gedurende 24 uur betreft ben ik van mening dat bekeken moet worden of die service ook geboden kan worden op tijdstippen die misschien niet zo renderend zijn. Kan de minister aangeven op welk moment zij bereid is om, als het echt blijkt nodig te zijn, de 24-uursregeling weer van kracht te laten zijn?

Mevrouw de voorzitter! Ik wil een motie indienen, handelend over de rol van de taxi in de ketenmobiliteit. De Raad van State heeft in zijn reactie aangegeven dat dit eigenlijk het Leitmotiv is om te komen tot een verandering van de taximarkt. De minister heeft daarover in eerste termijn heel weinig gezegd. Wat zijn de positieve effecten van de nieuwe taxiwet op de rol van de taxi in de mobiliteitsketen? Ik wil de Kamer graag de volgende motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het kabinet met deze wet beoogt de taxi verder te integreren in de vervoersketen;

overwegende, dat de minister onvoldoende heeft aangegeven hoe de integratie van de taxi in de vervoersketen zal verbeteren als gevolg van de wijzigingen van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer;

verzoekt de regering de Kamer per brief aan te geven op welke wijze en in welke mate de integratie van de taxi in de vervoersketen zal plaatsvinden als gevolg van bovengenoemde wet, en bij de evaluatie na vier jaar de resultaten van deze doelstelling weer te geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (25910).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik wil het nog even hebben over de amendementen. De mogelijkheid om gebruik te maken van het recht om

Van der Steenhoven

het maximumtarief vast te stellen, is wel gegeven, maar de vraag is of daarvan echt gebruik wordt gemaakt. Wij hebben een amendement ingediend om te bevorderen dat dit instrument feitelijk gebruikt wordt. Ik verzoek de minister daarop in te gaan. Het gaat niet over de tijd na de periode van vier jaar, maar om de tijd in die periode.

Problemen hebben wij met anderen – ik wijs op wat de heer Van den Berg hierover heeft gezegd – over de discussie die is ontstaan over de periode van drie of vier jaar. Voor onze fractie is het heel belangrijk dat de mogelijkheden die er zijn om te corrigeren als dat nodig is binnen die periode, recht overheid blijven staan. Wij begrijpen niet dat voor de tijdwinst die misschien geboekt wordt, de steun van de branche, die natuurlijk vrij gering is, verder op het spel wordt gezet. Als deze wet met alle mitsen en maren die erbij horen tot uitvoering komt, denk ik dat de steun van de branche hard nodig is. Daarom lijkt het ons juist om de afspraken in stand te laten.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik dank de leden van de Kamer voor hun inbreng in tweede termijn. Ik begin met het meest ingewikkelde deel van het wetsvoorstel: hoe komen wij van de huidige situatie naar een geliberaliseerde situatie? Dat moet zodanig gebeuren, dat wij goed weten wat wij doen en dat wij een zo groot mogelijk draagvlak creëren, in de Kamer en in de samenleving. Het is niet helemaal gelukt om in de samenleving steun voor het voorstel te krijgen, niet bij de branche en ook niet altijd bij loslopende individuen in de samenleving. Ik kan mij herinneren dat de heer Van Zijderveld niet zo vreselijk lang geleden in Buitenhof een verhaal hield waaruit blijkt dat men in de samenleving niet altijd begrijpt wat wij doen.

Dat betekent dat wij de opdracht hebben ervoor te zorgen dat wat wij doen, indruk maakt, goed afloopt en zoveel mogelijk draagvlak krijgt, overigens in de wetenschap dat dit nooit voor 100% lukt. Daarvoor hebben te velen het gevoel dat wij een proces ingaan waarvan wij de afloop niet kennen. Ik hecht zelf zeer aan draagvlak. Ik heb getracht dat bij de branche te realiseren, maar dat is

niet helemaal gelukt. Ik heb het gevoel dat wij elkaar aardig dicht waren genaderd, maar dat de laatste stap, die best emotioneel was, uiteindelijk niet is gezet. In eerste termijn werd gevraagd of er wel is gecommuniceerd. Dat is zeker gebeurd. Ik hecht ook zeer aan draagvlak in de Kamer. In de wetenschap dat wij bezig zijn met een wetsvoorstel dat niet zomaar geaccepteerd wordt, moeten wij er hier voor zorgen dat wij zoveel mogelijk pal staan, voorzover dat kan. De heer Van Bommel heeft gezegd dat hij de voorstellen sowieso niets vond, maar bij de rest van de Kamer beluisterde ik toch dat men wilde zoeken naar een traject waartoe velen zich zouden kunnen bekennen.

Ik heb goed geluisterd, ook naar de discussie over mijn nota van wijziging. In principe gaan wij in twee jaar naar de gewenste eindsituatie, tenzij dat door allerlei ontwikkelingen die wij niet wensen onmogelijk is. Die zouden tot veranderingen aanleiding kunnen geven. In ieder geval is hoe dan ook na vier jaar de wet die de taxisector in Nederland liberaliseert. Zolang wij de wet niet wijzigen, is daar geen ontsnappen aan. Als wij de wet veranderen, zijn wij daar allemaal zelf bij. De Kamer is medewetgever, dus het gebeurt nooit zomaar.

Ik zou mijzelf de twee evaluaties waarin het wetsvoorstel voorziet niet moeten aandoen, zo is gezegd. In feite is er sprake van één evaluatie, met een tussenevaluatie en een eindevaluatie. In veel wetgeving wordt dat tegenwoordig gezien als een evaluatieproces. Na anderhalf jaar is nog niet altijd precies zichtbaar hoe de ontwikkelingen zijn. Er kan dan aanleiding zijn om nog wat meer tijd te nemen voor de eindevaluatie, om definitieve conclusies te trekken. Ook in andere wetgeving is dat een vrij normale termijn. Ik ben het niet eens met het beeld dat er twee evaluaties zouden komen. De evaluatie gebeurt in stappen.

De meeste emotie geeft de opvatting dat wij met één tranche in drie jaren zouden kunnen volstaan voor een eindbeeld. Waarom moet het in vier jaar? Waarom is het zo ingewikkeld? Ik heb nog eens goed gekeken naar de artikelen III, IV, V, VI en X, de artikelen in het amendement van de heer Luchtenveld c.s.

op stuk nr. 16, herdruk. Volgens de nota van wijziging kan tot vier jaar worden besloten om de inwerking-treding te verlengen. Er staat steeds een kan-bepaling met een vierjaarstermijn. Je kunt natuurlijk met alleen de coalitie besluiten nemen, maar persoonlijk denk ik dat het draagvlak in dit huis voor dit ingewikkelde proces heel belangrijk is. Ik heb dan ook heel goed willen luisteren naar andere woordvoerders die moeite hebben met dit amendement. Daarbij telt voor mij ook het resultaat dat ik heb bereikt in het overleg met burgemeesters en de taxibranche. Het is jammer als ons het jaar speling – voor als het nodig zou zijn – wordt ontnomen. Wet is wet. Een wet kan worden gewijzigd, maar de heer Van den Berg heeft gelijk als hij zegt dat daar een aparte procedure voor nodig is. Daarentegen kan ik mij ook voorstellen – en dat hangt denk ik een beetje af van hoe je in het debat zit – dat men vindt dat de formuleringen erg ruim zijn. In dat spanningsveld heb ik gezocht naar een manier om het draagvlak in dit huis breder te maken dan alleen drie partijen.

In de nu gekozen formuleringen wordt uitgegaan van de constructie: ja, mits. Het kan vier jaar zijn, tenzij het zo goed gaat dat het verantwoord is om al na twee jaar het eindbeeld te laten ingaan. Die redenering staat nu in de memorie van toelichting bij de wet. Dat zou je ook in de wetstekst zelf kunnen zetten. In de artikelen III, IV, V, X en XI zou je kunnen zetten: in principe wordt het in twee jaar geëffectueerd, tenzij op grond van de tussen-evaluatie zwaarwegende argumenten kunnen worden aangevoerd voor een langere periode. Die langere periode kan dan maximaal vier jaar zijn, of zoveel korter afhankelijk van het geconstateerde probleem. Op die manier draaien wij de ordening van de artikelen om. Het is dan niet meer: ja, mits. Dan wordt het: neen, tenzij. Dat kan dan zichtbaar worden in de monitor en de evaluatie. Zoals toegezegd, zal ik die goed met de Kamer bespreken. De parameters van de monitor moeten van dien aard zijn dat filibusteren en tegenwerken altijd worden gestraft. Door het op die andere manier in de artikelen te ordenen wordt twee jaar: twee, tenzij. Daarmee geven wij onszelf enige ruimte. Maximaal is dat twee jaar.

Netelenbos

Voorzitter! Mij lijkt dit een goede oplossing. Ik geloof in dit traject. Het eindbeeld staat in de wet. Daar is geen ontsnappen aan. Het eindbeeld kan pas wijzigen op het moment dat wij met z'n allen tot de conclusie komen dat het moet worden gewijzigd. De Kamer is daar als medewetgever ook bij. Na de eindevaluatie – drie jaar, want anderhalf plus anderhalf is drie – is er nog één jaar te gaan. Ik ben oprecht van mening dat wij onszelf nog eens heel erg tegen kunnen komen als wij het niet op een andere manier ordenen. Nogmaals, ik heb begrip voor degenen die net een tikkeltje anders in dit debat staan en die opteren voor snelle duidelijkheid. Door het omdraaien van de artikelen verschaf je bij wet materieel dezelfde ruimte. De uitstraling van de wetstekst wordt dan echter wel van een heel andere orde. Het staat dan niet alleen meer in de memorie van toelichting, maar ook in de wetstekst zelf. Dit geef ik de Kamer graag in overweging. Ik denk namelijk dat wij dit nog wel eens nodig kunnen hebben. Draagvlak in dit huis vind ik daarnaast heel erg belangrijk.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Wil de minister eens ingaan op de tekst van artikel XI? De tekst daarvan luidde: "Onze minister zendt binnen 18 maanden na inwerkingtreding van deze wet aan de Staten-Generaal een verslag over de doeltreffendheid en de effecten van deze wet in de praktijk." Wat ons betreft wordt dat 24 maanden. De nota van wijziging maakte van die achttien maanden drie jaar. Ik zie niet in hoe je na twee jaar al de facto en de jure het eindbeeld kunt bereiken als je pas na drie jaar de zware eindevaluatie doet. De tussenevaluatie stond immers alleen maar in de memorie van toelichting en opneming ervan in de wet zou niet uitmaken. Het is toch heel merkwaardig om daarvan uit te gaan, als je dan nog met een evaluatie bezig bent, op weg naar die definitieve evaluatie, als je parameters nog gaat bijstellen op weg naar de definitieve evaluatie. Wij denken dat het veel beter is om één evaluatie te houden en dan zeggen we: doe dat ergens in het midden; doe dat na die twee jaar en neem dan het jaar eventueel om nog de wet aan te passen. Wij denken dat dit veel duidelijker en helderder is. Daarmee krijgt de branche echt een jaar extra, zeker ten opzichte van

hetgeen zoals u het nu zou schetsen, in de zin van het "nee, tenzij". Dan is zeker dat beeld aan de orde.

Minister **Netelenbos**: Nee, mijnheer Luchtenveld, u pakt de nuance niet. U pakt twee nuances niet. U pakt in de eerste plaats de nuance niet van het draagvlak in dit huis. Het nemen van meerderheidsbeslissingen in de vorm van de helft plus één kan natuurlijk een beleid zijn, maar op zo'n lastig dossier zou het echt helpen wanneer ook de CDA-fractie en ook de fractie van de heer Van den Berg en de fractie van de heer Van der Steenhoven ervóór zouden kunnen stemmen. Ik probeer echt het draagvlak in dit huis op z'n minst te vergroten, omdat ik denk dat we dat nog eens voluit nodig kunnen hebben. Ik hoop dat u dat ook een beetje zou willen helpen verinnerlijken, want zo simpel is het allemaal niet. Het is echt een emotioneel debat voor heel veel mensen, mensen die ook werken in die sector, los van passagiers. Ik ben een ouderwetse sociaal-democraat en ik wil daarmee rekenen.

Daar waar het gaat om het traject, is het na drie jaar weliswaar zo dat je dan de eindevaluatie hebt, maar je weet al na twee jaar – dat was oorspronkelijk ook al de bedoeling – of het allemaal loopt zoals we nu denken. Als u gelijk heeft, dan gebeurt na twee jaar wat de bedoeling is: dan ligt de hele markt open. Maar als u nu eens niet gelijk heeft, dan heeft u zichzelf geen positie verschaft. Ik wil een bruggenbouwer zijn: naar u, naar de Kamer, maar ook naar de sector. Dan zoek ik ruimte en zeg: misschien is het in de nota van wijziging zoals ik hem heb ingediend, net iets te ruim geformuleerd voor een aantal partijen in dit huis. Welnu, dan probeer ik het om te draaien en dan zeg ik: ik wil graag een nota van wijziging indienen betreffende dat "nee, tenzij", maar daarbij wel bij wet de instrumenten houden, indien nodig. Zegt u nu niet meteen "nee", want het is misschien iets waarvan u later zegt: het is toch wel prettig dat we het zo hebben geregeld. Je weet maar nooit.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik zei helemaal niet meteen nee. Ik vroeg alleen of u artikel XI erin wilde betrekken en hoe dan de evaluatie erin komt te zitten. Dan wilt u dus

toch twee evaluaties, één na achttien maanden en één na drie jaar?

Minister **Netelenbos**: Nee, het ene is een tussenevaluatie en vervolgens een eindevaluatie. Het kan best zo zijn dat wij na twee jaar zeggen: oké, het eindbeeld loopt. Na anderhalf jaar even een tussenevaluatie: het gaat uitstekend; we gooien de remmen los. Stel nu dat dan over drie jaar blijkt dat het "remmen los" een effect geeft waarvan we denken: dit is niet helemaal wat wij hadden verwacht. Immers, "remmen los" is pas na twee jaar. Stel nu dat blijkt dat het platteland of de stad een probleem heeft, waarvan we denken: daar zullen we iets aan moeten doen. Dan hebben we nog een jaar. Ik wil alleen maar verantwoord procederen, maar over het eindbeeld hebben we geen verschil van mening. Ik draai de hele handel om met hetzelfde effect, maar met een wijsheid die misschien achteraf wel wijsheid kan zijn. Als u gelijk heeft, hoeven we het niet te gebruiken; dan marcheert het allemaal door na twee jaar en komt het walhalla op aarde.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter! Het denken gaat natuurlijk verder. Ik ben benieuwd hoe die tekst er dan uit zou zien. Ik heb dat niet helemaal exact op het netvlies nu. Maar ik moet wel zeggen dat het mij uitermate onwaarschijnlijk lijkt dat je heel kort na die tussenevaluatie zegt: remmen los, en dat dit nog vóór de eindevaluatie plaatsvindt. Daar denk ik dat het punt van verschil zit.

Minister **Netelenbos**: Nee, maar u zegt zelf in uw toelichting op uw amendement dat u eigenlijk het liefste terug wilt naar de oude situatie. Nu, dat was altijd: na twee jaar remmen los en verder niets.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Om op mijn beurt die brug te slaan, wijs ik erop dat wij, gehoord uw argumentatie en gezien het wetgevingstraject dat eventueel een jaar zou moeten duren, hebben gezegd: laten we het eindbeeld een jaar opschuiven, dan hebben we na die evaluatie na twee jaar er ook iets meer zicht op hoe het daadwerkelijk gaat en kunnen we naar drie jaar. Dat was ons voorstel als coalitie. We zullen even zien wat uw tekst brengt en dan kunnen ons nader beraden.

Minister **Netelenbos**: Ik ben graag

Netelenbos

bereid een tweede nota van wijziging in te dienen. Het proces wordt dan geheel anders. Van de week heb ik al vaker gezegd: een heel klein basisschooltje cultureel en mentaal veranderen kost minimaal tien jaar. We willen hier in twee jaar tijd een zeer ingewikkelde branche veranderen. Dat gaan we ook doen, maar we moeten er rekening mee houden dat onverhoopt kan blijken dat een aantal aannames fout is. Ook kan onze benaderingswijze niet goed zijn. Het is ook gebleken dat in sommige andere landen fouten zijn gemaakt. Daarom is het goed dat wij onszelf bij de les houden. Het is: nee, tenzij. En niet: ja, mits.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Ik vind het bouwen van bruggen door een minister van Verkeer en Waterstaat buitengewoon loffelijk.

Minister **Netelenbos**: En met de opening naar de juiste kant!

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik waardeer dit zeer. Wat de minister nu zegt, wil ik graag bestuderen, maar ik wijs erop dat de nota van wijziging vanwege de omkering ingrijpend wordt. De minister zal begrijpen dat zij niet van mij en misschien ook niet van anderen kan verwachten dat we hierop reageren zonder dat we teksten hebben gezien. Die zijn hierbij heel erg nodig, ook vanwege de zorgvuldigheid. Daarom is mijn vraag: wanneer krijgen wij de nota van wijziging? Dat betekent toch – en nu kijk ik de geachte voorzitter aan – dat wij het debat over dit cruciale punt vanavond in ieder geval niet kunnen afronden.

Minister **Netelenbos**: Daar heb ik alle begrip voor. Ik zal proberen u uiterlijk maandagochtend de tekst te geven.

De **voorzitter**: Zoudt u die tekst ook vrijdag kunnen geven, zodat die meegestuurd kan worden met de zending die voor het weekend naar de leden gaat? De tekst op die dag beschikbaar stellen, zal waarschijnlijk wat de uren werktijd betreft niet veel uitmaken.

Minister **Netelenbos**: Ik zie aan mijn medewerkers dat zij enthousiast zijn en dat zij denken dat dit kan. Wij gaan dus vannacht door.

De **voorzitter**: Wij gaan er dan van uit dat vrijdag de tekst komt. Dat maakt het plannen voor de volgende week gemakkelijker.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Hiermee heb ik ook gereageerd op het amendement op stuk nr. 16.

De heer **Stroeken** heeft opmerkingen gemaakt over het kort geding. De uitspraak inzake het kort geding is er nog niet. Ik heb dat laten navragen en mij is gebleken dat de uitspraak op 9 juli wordt gedaan. Zij is nu dus niet aan de orde.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! Ik heb de minister gevraagd wat de mogelijke consequenties van welke uitspraak dan ook kunnen zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Stroeken, vraagt u nu niet naar de bekende weg. De minister kan natuurlijk niet reageren op iets waarover nog geen rechterlijke uitspraak is gedaan. Dat weet u ook.

De heer **Stroeken** (CDA): Dat weet ik zeker.

De **voorzitter**: Daarom!

De heer **Stroeken** (CDA): Maar de minister kan toch zeggen of er überhaupt consequenties kunnen zijn.

De **voorzitter**: Daarover gaan wij verder niet in discussie. Het woord is aan de minister.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Wij wachten de uitspraak af.

De heer **Stroeken** en anderen hebben opmerkingen gemaakt over Schiphol. Mevrouw Van Zuijlen heeft daarover de motie op stuk nr. 20 ingediend, die zij ziet als een ondersteuning van mijn beleid. Zo zie ik die zelf ook. Met de inhoud ervan ben ik het namelijk volstrekt eens. Uit de opmerkingen van anderen in dit huis maak ik op dat iedereen dat vindt. Met die motie gewapend zal ik de heer Cerfontaine nog eens bestoken. Onderwerpen voor overleg zijn er genoeg.

Voorzitter! De heer **Stroeken** heeft een motie ingediend over de 24-uursdienst. Eigenlijk vraagt de heer **Stroeken** mij na te gaan of afspraken te maken zijn. Met het overleg met de branche wil ik een heel goed beeld krijgen van de ontwikkelingen. Ik wil daarbij

vernemen hoe men denkt over hetgeen komen gaat. Ik vind namelijk dat het de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat is ervoor te zorgen dat deze schakel in de totale keten van het openbaar vervoer zich goed blijft ontwikkelen. De motie zou evenwel zo kunnen worden uitgelegd dat ik in dezen medeverantwoordelijkheid krijg. Dat kan natuurlijk niet het geval zijn. Zo gauw ik zou zeggen dat dit wel zo is, is er sprake van een prijskaartje.

Ik heb niet de zorg die de geachte afgevaardigde heeft met betrekking tot de situatie op platteland. Ik heb de indruk dat de discussie over het wetsvoorstel zich voornamelijk richt op de grote steden en dat de situatie op het platteland niet echt het probleem is. Misschien wil de heer **Stroeken** met zijn motie een appèl op mij doen en mij vragen goed zicht te houden op wat er gebeurt en dat te betrekken bij de monitor. Daartoe ben ik alleszins bereid. Het lijkt mij dus veel beter het gevraagde een onderdeel van de monitor te laten zijn. Op die manier wordt ook op de sector het appèl gedaan er iets van te maken.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! Het was toch echt mijn bedoeling dat de minister of haar ambtenaren samen met het taxibedrijfsleven bekijken of er een stimulans kan worden gegeven voor een oplossing. Als je het alleen meeneemt in de monitor, kan het heel lang duren. Ik zou een initiatief van de minister toejuichen, zonder dat ik dat de minister kan vragen of afdwingen, tenzij er een wetsvoorstel zou liggen. Dat heb ik bewust niet gedaan bij amendement.

Minister **Netelenbos**: Een stimulans kost heel snel geld. Als de uitleg is dat het gaat om scenario's, goede ideeën en een paar handreikingen, dan ben ik het daarmee eens. Het misverstand moet echter niet ontstaan dat ik plotsklaps de eigenaar van het probleem word, want dan weet ik precies hoe dat afloopt.

Door de heer **Luchtenveld** en anderen zijn opmerkingen gemaakt over de vergunningen en de nadere cijfers, de 300 mln. en de wijze waarop Amsterdam aanspraak maakt op de fiscale regeling. Het is toch heel simpel, los van de vraag hoeveel mensen goodwill willen

Netelenbos

afschrijven via de fiscale regeling die sinds 1 januari 1998 bestaat. Iedereen die een beroep doet op die regeling, komt daarvoor in aanmerking. Als onverhoopt blijkt dat wij met die 300 mln. een verkeerde raming hebben gemaakt, waar het tot nu toe niet op lijkt, dan is dat een probleem voor de minister van Financiën. In die zin hoeven wij ons er geen zorgen over te maken. Men kan een beroep doen op de fiscale regeling. Met behulp van belastingdeskundigen en naar ik aanneem ook van de branche zelf kan men zelf goed uitrekenen hoe men het beste kan afschrijven. Men kan dat namelijk op verschillende manieren doen. Het is soms praktisch om het over een aantal jaren te schuiven. Dat mag allemaal. Ik zeg toe dat ik die regeling nog eens aan u toestuur. Die staat in deze wet niet ter discussie; het is een aparte regeling. Ik ben evenwel van mening dat gezien de omvang van de bedragen en het gegeven dat dit een openeinderegeling is, er niet echt een probleem kan ontstaan.

Het spreekt overigens voor zich dat ik het niet eens kan zijn met de motie van de heer Van Bommel. Die gaat veel verder. Het is veel interessanter wat bijvoorbeeld Rotterdam zelf met zijn branche doet. De stad van het aanpakken pakt het gewoon goed op. Dat moeten andere steden ook doen.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Als Amsterdammer moet ik hier natuurlijk op reageren. De minister veronderstelt dat de bestaande fiscale maatregel zal voldoen, omdat die gezien de reikwijdte voor iedereen beschikbaar is. Toch durf ik te stellen dat deze fiscale maatregel voor sommige vergunninghouders niet de uitkomst biedt die de minister veronderstelt, omdat men bijvoorbeeld niet voldoende kan aftrekken. Dan is die regeling dus niet toereikend en blijft er een verliespost bestaan.

Minister **Netelenbos**: Als men niet genoeg kan aftrekken in enig jaar, kan men het ook nog meenemen naar een ander jaar. Men kan het ook zodanig opbouwen in de loop van een aantal jaren dat het interessant genoeg blijft. Als men geen inkomen heeft, is er volgens mij echt iets anders aan de hand. U verliest nu echt uit het oog dat de goodwill een geweldige uitwas is geworden. Het

was niet de bedoeling dat men ging handelen met vergunningen, maar men heeft dat toch gedaan. In de ene stad is dat beheerster gebeurd dan in de andere, terwijl er ook steden zijn waar dat helemaal niet speelt. De regeling is ook met de Kamer besproken en is allang een feit. Ik kom niet terug op die discussie. Dat is niet de bedoeling.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister stelt steeds dat er eigenlijk sprake is van een oneigenlijke praktijk. Daarmee benadrukt zij dat er misschien helemaal geen regeling hoeft te zijn, omdat het een oneigenlijke praktijk is. Juist het gegeven dat er een fiscale maatregel is, toont al aan dat ook de regering van mening is dat er op dit punt iets moet worden geregeld. Ik veronderstel dat de categorie van vergunninghouders die ermee ophouden hiervan de dupe is, omdat men geen gebruik kan maken van die fiscale maatregel. Mijn motie is juist gericht op die categorie.

Minister **Netelenbos**: Het is altijd weer een omdraaiing. Als je iets doet voor iets wat eigenlijk niet de bedoeling is geweest, wordt er gezegd: u geeft het toe en u moet nu een ander beleid voeren. Ik meen dat de regeling op zichzelf verantwoord is.

Mevrouw **Giskes** (D66): De minister heeft ook in eerste termijn al het voorbeeld van Rotterdam aangehaald. Ik heb mij laten vertellen dat het Rotterdamse systeem bestaat bij de gratie van het gegeven dat dergelijke bedragen aan goodwill moeten worden betaald. Als dat ophoudt, stort dat systeem juist ineen. Is de minister dat met mij eens?

Minister **Netelenbos**: Nee. Ik zal u dat model toesturen. Ik heb het vandaag zelf gezien. Dat is een manier om het onderling te regelen. Het lijkt mij goed dat ik u laat weten hoe men dat daar heeft geregeld. Dat heeft niets te maken met de wet als zodanig, maar het is een mooi voorbeeld voor anderen.

Met betrekking tot de aanpassing van de infrastructuur heb ik gezegd dat ik de Kamer op de hoogte zal houden. Als dat vragen oproept, zullen wij moeten bezien hoe wij het oplossen, want het moet natuurlijk wel worden opgelost.

Er staan vakbekwaamheidseisen in de wetgeving voor het taxibedrijf. Voor de individuele chauffeur is het, naast de eisen die zijn gesteld en die ik in eerste termijn heb genoemd, uitsluitend aan het bedrijf zelf wat men nog aan additionele opleidingseisen stelt. De branche heeft gezegd dat men dat zelf wil regelen. Daar ben ik het mee eens.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik heb gewezen op de MDW-operatie. De taxiregulering is toch een onderdeel van de MDW-operatie in veel breder verband? Waarom trekt het kabinet dan niet één lijn. Voor de bijvoorbeeld de makelaarsbedrijven...

Minister **Netelenbos**: Dat is een volstrekt andere sector. Bij een makelaar zit ik niet in de auto. Een makelaar rijdt niet zomaar tegen een boom. Ik wil wel erg graag dat een taxibedrijf het een beetje goed op orde heeft. Ik vind dat echt volstrekt anders. Aan een buschauffeur stellen wij ook eisen, evenals aan een machinist in een trein. Als je het een onderdeel van de keten openbaar vervoer wilt laten zijn, mag het wel een beetje geregeld zijn.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik heb begrepen dat het voor meerdere beroepen geldt. Notarissen doen ook belangrijk werk. In de MDW-operatie is het toch de bedoeling om het op meer terreinen eensluidend te regelen. Het is nu duidelijk hoe het zit. Wij zullen ons op dat punt beraden. Ik wil nog even terug naar het andere punt, de infrastructuur. Ik had gevraagd of u voor de begroting nadere mededelingen kunt doen over hoe het bij de gemeenten zit met de aanpassing van de infrastructuur. Dat is voor ons belangrijk, omdat u zei dat u graag wilt dat het is ingevoerd als de wet in werking treedt. Anders krijgen wij ook verwarrende toestanden.

Minister **Netelenbos**: De begroting wordt al vrij snel ingediend. Ik ben afhankelijk van anderen. Ik kan dat dus niet zomaar toezeggen. Ik heb er echter wel begrip voor dat u het zo snel mogelijk wilt weten. Maar ik ben afhankelijk van de steden en de VNG.

De heer **Van Bommel** (SP): De minister benadrukt dat het zinvol is dat er aanvullende eisen worden gesteld bij de chauffeurspas, maar wel door de bedrijven. Voor de

Netelenbos

taxichauffeurs die straks in hun vrije tijd gaan rijden en die niet bij een bedrijf zitten, gelden die aanvullende eisen dus niet. Dan is er geen bedrijf die die eisen stelt. Juist op dat vlak valt te vrezen dat er chauffeurs gaan rijden met mindere kwaliteiten.

Minister **Netelenbos**: Degene die geen baas heeft, is zelf baas en dan geldt het principe dat ook geldt voor een bedrijf. Dan zijn de kwalitatieve eisen weer aan de orde. Het stellen van nadere eisen aan een chauffeur is facultatief. Iemand moet in ieder geval zijn rijbewijs hebben en gezond zijn. Met iemand die veel brokken maakt, is het zo afgelopen.

De heer **Van Bommel** (SP): Dan snap ik. Er gaan straks dan echter mensen taxi's rijden die alleen aan die minimumeisen voldoen. Dat is een kwaliteitsverlies ten opzichte van de huidige situatie.

Minister **Netelenbos**: Ik herhaal mijzelf als ik hier nog een keer op antwoord.

Voorzitter! De heer Van Bommel vindt een omzetsom van f 45.000 te marginaal. Daar ben ik het niet mee eens. Dat heeft te maken met een verschil in opvatting of je ook parttime een taxibedrijf zou kunnen houden. U vindt van niet. Dat heeft te maken met een verschil in opvatting en daarin zullen wij elkaar niet vinden.

De heer **Van Bommel** (SP): Die f 45.000 kun je in deze branche nauwelijks parttime noemen. Dat is nog geen vakantiebaan. Dat kun je met 30 dagen in het jaar halen. Dat is dus helemaal niets. In uw eerste termijn noemde u dat een serieus taxibedrijf, maar dat kunt u niet volhouden.

Minister **Netelenbos**: Dat doe ik dus wel.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik denk dat de minister zich vergist. Bij f 3 per kilometer komt f 45.000 neer op 15.000 kilometer, dus 300 kilometer per week. Voor een taxi is dat natuurlijk niks. Ik geef de minister dan ook ernstig in overweging om die grens drastisch te verhogen.

Minister **Netelenbos**: Het 24-uursvereiste wordt losgelaten en er wordt gestreefd naar productdifferentiatie. Wij zullen de ontwikke-

lingen goed volgen. Het is de bedoeling dat de omzetvereisten verder worden uitgewerkt. Als de grens te hoog wordt, zal de gewenste dynamiek zeker niet ontstaan. Wij moeten op dit punt niet te conservatief zijn.

De heer Van den Berg heeft gewezen op de brief van de gemeente Amsterdam over schorsing of intrekking van de chauffeurspas bij vergrijpen waarbij een veroordeling door de rechter is uitgesproken. Bij ongewenst gedrag dat niet tot een strafrechtelijke sanctie heeft geleid, moet het bedrijf de nodige maatregelen nemen. De reiziger is ook een belangrijke factor in het geheel. Ik ben het eens met de opmerking van mevrouw Van Zuijlen dat consumentenorganisaties moeten worden betrokken bij de monitoring en de evaluatie. Deze organisaties zijn ook betrokken bij de klachtenregeling die geldt voor de taxibranche.

Mevrouw **Van Zuijlen** (PvdA): De consumenten- en reizigersorganisaties moeten formeel op dezelfde manier betrokken zijn bij de monitoring en de evaluatie als de sector zelf.

Minister **Netelenbos**: Dat zeg ik graag toe.

Voor alle vergunninghouders geldt dat op grond van artikel 60, onderdeel A, de 24-uursverplichting krachtens of bij AMvB weer ingesteld kan worden. Dit is geen gemakkelijke operatie. Er zal zeker sprake moeten zijn van een overgangstermijn. Deze procedure is echter veel minder ingewikkeld dan het amendement van mevrouw Giskes terzake. Materieel komt dit erop neer dat er sprake is van een tijdelijke vergunningverlening. Het lijkt mij beter om op grond van de monitoring en de evaluatie de vinger aan de pols te houden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Het wordt voor mij steeds moeilijker. Een vergunning is wel aan te passen met het oog op de 24-uursverplichting, maar niet op een andere grond.

Minister **Netelenbos**: De Staat, om precies te zijn de RVI, verstrekt de vergunning. Als de vergunningen worden ingenomen, worden betrokkenen rechtens belemmerd in het uitoefenen van hun beroep. Ik denk dat wij met hoge claims te

maken zullen krijgen. Een en ander is niet houdbaar voor de rechter. Bovendien moet wetgeving conflictvrij zijn. Het amendement van mevrouw Giskes nodigt als het ware uit tot conflicten.

Mevrouw **Giskes** (D66): U spitst het toe op intrekking van de vergunning. Mijn amendement behelst ook het aanpassen van een vergunning. Het intrekken gaat kennelijk heel ver voor de minister.

Minister **Netelenbos**: Dat gaat mij inderdaad heel ver.

Mevrouw **Giskes** (D66): Behoort aanpassing wel tot de mogelijkheden?

Minister **Netelenbos**: Dat gaat in ieder geval minder ver, maar dan heeft u het, naar ik aanneem, over inperking van het gebied waarbinnen iemand mag rijden.

Mevrouw **Giskes** (D66): Dat kan, maar dat is een van de laatste maatregelen die ik terug wil. Ik kan daar nu nog niets over zeggen, want uit de evaluatie zal moeten blijken wat het probleem is. Dus ik wil niet bij voorbaat aangeven wat voor soort beperking het kan zijn.

Minister **Netelenbos**: Ik heb tegen het intrekken grote bezwaren. Tegen aanpassing heb ik minder bezwaren. Het maakt de zaken wel complexer, maar ik heb er minder bezwaar tegen als zo'n kapstok in de wet zou worden opgenomen. Daarnaast is natuurlijk duidelijk dat termijnen in de wet parallel moeten worden geschakeld, maar dat had u ook al aangegeven.

Voorzitter! Ik zeg mevrouw Giskes toe dat ik de kwestie van de goodwill in de evaluatie zal meenemen. Dat lijkt mij een goede zaak.

Op de opmerkingen van mevrouw Van Zuijlen ben ik al ingegaan.

De heer Van der Steenhoven wees op het advies van de commissie-Jonker, die tot de slotsom is gekomen dat het eindbeeld niet in het wetsvoorstel opgenomen moet zijn. Het is er uiteindelijk wel in gekomen. In de vorige kabinetsperiode is daar vergaand overleg over gevoerd. Ik meen dat het beter is voor het proces om dat eindbeeld wel in het wetsvoorstel op te nemen. Wij moeten weten waar wij aan toe zijn. Het is niet goed als zaken

Netelenbos

overnight gewijzigd kunnen worden. Dat zal dan via de zwaarste procedure die wij kennen, namelijk wetswijziging, moeten gebeuren.

Vervolgens kom ik op het gesprek dat met de burgemeesters van de vier grote steden is gevoerd. Dat ging vooral over de aanpak van snorders, het ervoor zorgen dat de branche een goede naam krijgt bij het publiek en over de inzet van de politie als het gaat om praktijken die niet door de beugel kunnen. Men heeft voluit steun toegezegd aan het wetstraject, omdat men vindt dat het van buitengewoon belang is voor de steden en voor het bereikbaar maken van de taxi voor velen en niet voor enkelen.

Dan kom ik bij de motie over de ketenmobiliteit op stuk nr. 21, waarin mij wordt verzocht aan te geven welke plaats de taxi in de vervoersketen heeft en dat mee te nemen in het evaluatieonderzoek. Het lijkt mij zinnig om dit te betrekken in het voorstel voor de monitorfunctie dat ik voor 1 januari – de ingangsdatum van de wet – zal formuleren.

Het amendement op stuk nr. 11 heb ik in eerste termijn onterecht negatief bejegend. Het maakt van een kan-bepaling voor een maximumtarief een verplichtende bepaling. Ik ben zeker van plan om een maximumtarief in te voeren voor de eerste twee jaar. Tegen deze achtergrond stel ik nu dat ik het oordeel over het amendement overlaat aan de Kamer.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik meen dat dit onderdeel van de wet niet aan een termijn gebonden is. Dus als u dit zo ruimhartig toezegt, zit u voor altijd aan een maximumtarief vast.

Minister **Netelenbos**: Dat zal ik nu nakijken. Inderdaad, volgens artikel 58 van de wet is dat zo. Dan houd ik mijn bezwaar tegen het amendement. En als u alleen zekerheid wilt voor de eerste twee jaar, zou u uw amendement nog eens opnieuw moeten bezien.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik schrik nogal van de mededeling dat de minister voornemens is voor de eerste twee jaar een maximumtarief vast te stellen. Hoe verhoudt zich dit tot uw opmerking dat na twee jaar de facto het eindbeeld ontstaan zal zijn? Ik doel dan op de "ja, mits"-constructie. U heeft gesteld dat na twee jaar sprake is van de vrije markt

en dat er dan een monitor moet zijn om in te grijpen als er brokken ontstaan. Nu zegt u dat u voor de eerste twee jaar een maximumtarief wilt vaststellen. Ik snap dat niet.

Minister **Netelenbos**: Omdat in de eerste twee jaar wordt overgegaan naar de nieuwe situatie. In principe is die overgangperiode na twee jaar afgelopen. Deze is bedoeld ter bescherming van de consument.

De heer **Luchtenveld** (VVD): In eerste termijn heeft u gezegd dat u verwacht dat na twee jaar het beeld zal zijn ontstaan van de facto liberale, gedereguleerde wetgeving en een vrije markt. Aan het eind van uw tweede termijn zegt u echter dat u voornemens bent voor de volle periode van twee jaar de maximumtermijn te hanteren en verlenging ervan aan de Kamer over te laten. Ook al wordt dat nu enigszins bijgesteld, wij moeten ons dit goed realiseren bij de afweging van de andere amendementen.

Minister **Netelenbos**: U schiet nu toch wel met een kanon op een mug. In de eerste twee jaar is er nog geen sprake van een eindbeeld, maar van een overgangssituatie. In het evaluatierapport uit Leiden is sprake van een verbetering van de marktsituatie. De klanten en de taxiondernemers zijn tevreden, maar de omzet van de taxibedrijven is gedaald. Dat neemt niet weg dat het bij de start van het vrijlaten van een dichtgereguleerde markt verstandig is om een plafond aan te brengen. Er mogen geen onbedoelde effecten ontstaan. Na twee jaar stopt dat wat mij betreft.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik heb de minister vandaag nog niet zo'n verbale spagaat horen maken als nu. Zij wil enerzijds de consument beschermen, hetgeen op bezwaren stuit van sommigen uit de Kamer, terwijl zij anderzijds pleit voor het opnemen van de maximumtermijn in de wet. Wil de minister de consument beschermen of tijdelijk of desnoods wat langer het maximum vastleggen?

Minister **Netelenbos**: Dat is alleen bij de start.

De heer **Van Bommel** (SP): Waarom

denkt u dat het bij de start wel nodig is, maar op de langere termijn niet?

Minister **Netelenbos**: Als het op langere termijn nodig blijkt omdat het niet goed loopt, kan het altijd nog gebeuren op basis van artikel 58. Het kan dus altijd nog. Als het uit de hand loopt, grijpen wij in.

Mevrouw **Van Zijl** (PvdA): De Partij van de Arbeid was juist blij met de kan-bepaling. Het is immers de vraag of invoeren van een maximumtarief nodig is. Wij verwachten met zijn allen dat de prijs eerder omlaag- dan omhooggaat. Daarom werken wij ook aan deze wet. Het vroegtijdig, voortijdig of te snel invoeren van een maximumtarief kan er wel eens toe leiden dat in bepaalde gebieden de prijs eerder tendeert naar boven, naar het maximumtarief. Ik dring er daarom bij de minister op aan het maximumtarief pas in te stellen als zij daartoe aanleiding ziet. Wij geven haar daarvoor de vrijheid.

Minister **Netelenbos**: Als het maximumtarief er gaat komen, zal ik de Kamer daarvan eerst op de hoogte stellen. Wij kunnen daar dan goed over praten.

De heer **Stroeken** (CDA): Op bladzijde 20 van de memorie van toelichting staat de volgende zinsnede: "Het ligt in het voornemen dat de eerste twee jaar na inwerking-treding de minister van deze bevoegdheid gebruik maakt". Dit heeft betrekking op het maximumtarief.

Minister **Netelenbos**: Dat klopt. Ik bevestig dat ook. Ik zeg echter toe dat ik de Kamer eerst laat weten wat ik ga doen en wat de argumentatie daarbij is. Ik voer het dan niet in voordat wij erover gesproken hebben.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik vind dat heel sympathiek. Ik zit echter eerlijk gezegd niet te wachten op achtereenvolgende discussies over deelonderdelen van maatregelen die de minister neemt op grond van deze wet. Ik zou zeggen dat de minister naar eigen inzicht het beste moet doen in de overgangperiode. Daarna evalueren wij een en ander. De minister moet echter niet op voorhand zeggen gedurende twee jaar een maximumtarief in te zullen

Netelenbos

stellen. Dat ben ik met mevrouw Van Zuijlen eens. Als dat de invulling is van de kan-bepaling, zou dat onterecht zijn.

Minister **Netelenbos**: Het gaat hier om een inschatting van de ontwikkeling. Sommigen hebben zekerheden. Ik heb die zekerheden niet. Ik weet wel wat ik niet wil. Als iemand 's nachts op het centraal station staat, zich niet zo lekker voelt en een taxi wil gebruiken, moet dat niet betekenen dat het pasje omgedraaid wordt en er een hoog tarief in rekening wordt gebracht. Dat is een ontwikkeling die ik niet wil. Wij moeten de mensen laten wennen aan vrijheden die men niet gewend is. Die vrijheden zijn er nu immers niet. Wat nu wijsheid is op dit vlak, daarover wordt met de branche overlegd. De bedoeling was om het in de eerste twee jaar te coachen. De heer Stroeken heeft gelijk op dat punt. Dat stond in de memorie van toelichting. Daarna gaat de boel open, tenzij dat niet verantwoord is.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik snap nog steeds niet waarom de boel eerst opengaat en er pas na twee jaar een evaluatie komt. Daar komen wij echter nog over te spreken.

De minister heeft het punt laten liggen van de voorlichtingscampagne. Wij hebben daarom gevraagd.

Minister **Netelenbos**: Ik ben het volstrekt eens met dat idee. Dat spreekt voor zichzelf.

Het lukt mij overigens kennelijk niet goed om uit te leggen hoe het zit met de evaluatie. Het gaat om anderhalf jaar, tussenevaluatie en eindevaluatie. Het gaat dus niet om twee jaar. Dat was het voorstel van de heer Luchtenveld. Dat was het verschil. Ik hoop echter dat de heer Luchtenveld meehelpt bruggen te bouwen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat de minister heeft toegezegd dat zij het "model Rotterdam", om het zo maar te noemen, aan de Kamer zal toezenden, naar ik hoop nog in de

loop van vrijdag zodat het samen met de nota van wijziging vóór het weekend naar de leden kan worden gestuurd.

Sluiting 22.39 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende voorstellen van wet:
Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Landbouw-Egalisatiefonds, Afdeling A, voor het jaar 1998 (slotwet) (26618);
Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het provinciefonds voor het jaar 1998 (slotwet) (26620);
Wijziging van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Diergezondheidsfonds voor het jaar 1998 (slotwet) (26623).

Deze voorstellen van wet zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:
een, van de minister van Justitie, ten geleide van een schriftelijke reactie op hoofdstuk 5 (Bijzondere bevindingen) van het rapport "Opsporing in uitvoering" (26269, nr. 7);
twee, van de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, te weten:
een, over het Programma Beheer en Interdepartementaal beleidsonderzoek natuurbeheer (25420, nr. 18);
een, over actuele ontwikkelingen rond de verontreiniging van veevoer met dioxine (26577, nr. 13);
een, van de staatssecretarissen van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij en van Verkeer en Waterstaat, over de voortgang inzake het actieprogramma waterkwaliteit en diergezondheid (25890, nr. 11);
een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, inzake Arbeid en zorg (26447, nr. 3);
een, van de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, inzake aanbeveling Nationale Ombudsman (26518, nr. 3);
drie, van de Algemene Rekenkamer, te weten:
een, ten geleide van het rapport "Toezicht op het spoor" (26615);
een, ten geleide van het rapport

"Uitvoering toezicht gemeentelijke socialezekerheidswetten" (26616);
een, ten geleide van het rapport "Aanpak illegale arbeid" (26617).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

3. een brief van de minister van Justitie, houdende intrekking van het wetsvoorstel Vaststelling en invoering van afdeling 8.14.1 (verkeersongevallen) van het Burgerlijk Wetboek (25759, nr. 5).

De voorzitter stelt voor, deze brief voor kennisgeving aan te nemen;

4. de volgende brieven:
een, van de minister van Justitie, ten geleide van het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit politieregisters;
een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van de "HBO en kenniscirculatie" en het advies van de AWT en de Onderwijsraad;
een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, inzake de invoering van het onderwijs in allochtone levende talen;
een, van de minister van Financiën, ten geleide van het verslag van de onderhandelingen over de achtste middelenaanvulling van het Afrikaanse Ontwikkelingsfonds en de Nederlandse bijdrage daaraan;
een, van de minister van Economische Zaken, ten geleide van het AWT-advies nr. 38 "Hoofdlijnen Innovatiebeleid";
een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van het rapport inzake de evaluatie van de Wet arbeid vreemdelingen (Wav);
twee, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, te weten:
een, ten geleide van de Gedragscode voor fondsenwerving in de zorgsector;
een, ten geleide van het evaluatie-rapport functioneren reguliere warenwet (ROW), 1997 en 1998.

De voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken;

4. een brief van J. Ligtenberg, over onder andere ontwapening UCK,