

Netelenbos

toen de heer Crone met een motie rondliep in de Kamer die dat wilde verwoorden. Die motie is toen niet meer in stemming gebracht, maar het was volstrekt helder dat dat het uitgangspunt van de Kamer is geweest. Wij wijken dus niet af van die lijn, maar dat heeft de regering in een aantal jaren wel gedaan.

Minister Netelenbos: Wat in het verleden allemaal wel of niet gebeurd is, vind ik niet interessant. Er zijn afspraken gemaakt met luchthavens. Er worden afkoopsommen geregeld om ervoor te zorgen dat men de exploitatie zelf ter hand neemt, gelet op het feit dat de subsidies beëindigd worden. Het gaat dan niet aan om je te vervolgen als overheid weer te bedenken. Zo kun je zelfs luchthavens niet besturen.

De heer **Stellingwerf** (Christen-Unie): Ik bedenk het niet iedere keer maar de regering en onverhoopt de meerderheid van de Kamer. Als het uitgangspunt helder is geformuleerd, weet men exact weer men aan toe is.

Minister Netelenbos: Ik ontraad aanvaarding van de motie ten eerste. Ik wil nu enig standvastig beleid in dezen, want wij moeten voor eind van het jaar de afkoopsommen regelen. Als wij met zo'n motie op pad zouden moeten, dan wordt het een groot drama, hetgeen mij ook niet in het belang van de regio's lijkt. Laten wij wel zijn, het zijn ook vaak zwakkere regio's waarin de luchthavens een belangrijke functie vervullen, zoals Eelde en Beek.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister maakt een karikatuur van de opvatting die wij hebben over de regionale luchthavens. De bewoners van Rotterdam hebben jarenlang onterecht overlast gehad. Nu doet de minister een stap vooruit, prima, maar ik vraag haar dan wel te reageren op alle uitzonderingen die mogelijk zijn in dit kader en die tot overlast kunnen leiden. Zij heeft het alleen over de belangen van ondernemers en passagiers, maar als een en ander goed geregeld wordt behoeft het niet tot overlast te leiden. Die overlast is natuurlijk wel een groot probleem dat niet onder de mat geschoven mag worden.

Minister Netelenbos: Het feit dat er geen nachtregime was bij Zestienhoven was een gegeven. De heer Pronk en ikzelf hebben geprobeerd om zonder de formele procedure een nachtregime in te voeren ten behoeve van de bewoners. Wij hebben toen een aantal uitzonderingen afgesproken, omdat de werkelijkheid nu eenmaal maakt dat je sommige zaken wel moet willen toestaan, waarbij de bewijslast ligt bij de ondernemer. Er kunnen straks vanuit Zestienhoven 's nachts geen charters meer vertrekken. Dat houdt een enorme verbetering in voor de omwonenden. In noodsituaties staan wij een en ander wel toe, ook wanneer het gaat om zwaardere vliegtuigen waar de mensen al in zitten en die volgens de dienstregeling eerder hadden moeten vertrekken. Zakenvliegtuigen zijn kleine vliegtuigen die relatief weinig geluid maken en deze mogen ook na 23.00 uur vertrekken. Het betreft dus al met al uitzonderingen. En daar zijn ook de klachten niet over. Mensen hebben last van zware grote vliegtuigen. Dus je moet je zegeningen ook tellen, hoe moeilijk dat soms misschien ook is.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dat is absoluut niet moeilijk. Ik heb u gezegd dat het goed is dat die aanwijzing er ligt, maar u heeft tegelijkertijd heel veel uitzonderingen mogelijk gemaakt. Dat roept de vraag op of u daarmee nog wel rekening houdt met de belangen van anderen die hier niet mee gediend zijn. U heeft het alleen over de belangen van de luchtvaart en de toeristenindustrie, maar die kunnen haaks staan op andere belangen. Ik vind dat u daar te gemakkelijk overheen loopt.

Minister Netelenbos: Wij hebben nu een stringent nachtregime. Dat betreft ook het regelen van de belangen van omwonenden. Het feit dat zoveel bedrijven zich in de Rijnmond vestigen, heeft te maken met het feit dat daar een zakenvliegveld is naast een grote haven. Dat raakt ook de belangen van de bewoners, want die mensen moeten ook hun boterham verdienen. Ik vind de digitale discussie wat vreemd. Activiteiten die de moeite niet waard zijn, moet je niet toestaan, maar hier weeg je een belang. Afgelopen maandag hebben wij gesproken over de uitspraak van het Europese Hof.

Wij gaan die nog heel precies bestuderen. De kritiek was niet dat er een nachtopenstelling is, want dat mag, maar dat niet beargumenteerd is, waarom er een belang gediend was tegenover het belang van omwonenden. Wij hebben hier juist het belang beschreven. Niet alles wordt toegestaan, maar uitsluitend als er sprake is van overmacht of als het gaat om zakenvliegtuigjes. Dat zijn kleine vliegtuigjes, die minder wegen dan 43 ton. Dat is wat wij hier voorstellen. Dat is dus wel een argumentatie. Daarom zie ik de uitspraken met vertrouwen tegemoet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter:** Aanstaaende dinsdag zal over de ingediende moties worden gestemd.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van het algemeen overleg op 3 oktober 2001 over **de evaluatie taxiwetgeving**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. De deregulering en marktwerking ten aanzien van de taxi's is mislukt. Dat hebben eigenlijk alle partijen in het AO geconstateerd. Gezien het feit dat de minister in het verleden toch ook enige aarzeling had bij de Taxiwet en veel meer waarborgen had gewild dan de meerderheid van de Kamer uiteindelijk heeft toegestaan, is misschien toch de vraag gerechtvaardigd of de minister aan kan geven wanneer zij ten principale af wil wegen of die wet inderdaad tot succes leidt en of er op een bepaald moment nog een weg terug is. Wij willen in ieder geval de rol van de taxi in de mobiliteitsketen proberen te verbeteren. Dat is bij ons altijd het uitgangspunt geweest van het taxibeleid. Vandaar dat wij de volgende motie in willen dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de positie van de taxi in de ketenmobiliteit nu onvoldoende is;

Van der Steenhoven

van mening dat deze positie verbeterd dient te worden;

van mening dat de mogelijkheid om een zitplaatstarief te heffen, het medegebruik van busbanen door taxi's en het uitbreiden van het aantal treintaxistandplaatsen bijdragen aan de verbetering van de positie van de taxi binnen de ketenmobiliteit;

overwegende dat er een breed maatschappelijk draagvlak bestaat voor de invoering van deze maatregelen;

verzoekt de regering:

- binnen afzienbare tijd de mogelijkheid te creëren van het heffen van een zitplaatstarief;
- in overleg te treden met de VNG om het medegebruik door taxi's van busbanen in zoveel mogelijk gemeenten mogelijk te maken, en over de uitkomsten van dit overleg aan de Kamer te rapporteren;
- zich ervoor in te zetten dat binnen afzienbare tijd bij alle NS-stations een treintaxistandplaats aanwezig is,

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. 36 (25910).

De heer **Van der Steenhoven**: Voorzitter. Tot slot hebben wij ernstige twijfels of wij toch niet opnieuw iets met het capaciteitsbeleid moeten doen. De heer Stroeken zal daarover een motie indienen die wij kunnen steunen.

□

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Wij hebben in het AO over het taxibeleid met teleurstelling moeten constateren dat anderhalf jaar na invoering van de wet er nog geen aansprekende resultaten zijn in termen van keuzevrijheid, kwaliteit en prijs voor de consument. Dat betekent niet dat wij terugkomen op de ingezette weg van de nieuwe Taxiwet. Integendeel, wij ondersteunen het voornemen van de regering om de gefaseerde aanpak van die wet voort te zetten. Wij denken wel dat daar bovenop nog een aantal aanvullende impulsen geboden zijn, om met name voor de

consument de doelen van de wet dichterbij te brengen. Ik wil daarom mede namens collega Luchtenveld van de VVD de volgende motie aan de Kamer voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit de tussentijdse evaluatie van de "taxiwet" blijkt dat voor de consument nog geen resultaten zijn bereikt in termen van keuzevrijheid, kwaliteit en prijs;

constaterende dat de regering voornemens is de gefaseerde aanpak van de deregulering van het taxivervoer voort te zetten;

van oordeel dat daarenboven een extra beleidsimpuls noodzakelijk is om de doelstellingen van de "taxiwet" alsnog te bereiken;

verzoekt de regering, op korte termijn daartoe de volgende stappen te zetten:

- de inzichtelijkheid in de tarieven te verbeteren door een uniform vormgegeven prijskaart op een goed zichtbare plaats op de taxi verplicht te stellen;
- in overleg te treden met gemeenten teneinde tot een spoedige herinrichting van de taxistandplaatsen te komen waarbij de financiële rijksbijdrage nog twee jaar wordt voortgezet;
- er bij de gemeenten op aan te dringen om op basis van uniforme gedragsregels zoveel mogelijk vrije bus- en trambanen open te stellen voor taxi's;
- het initiatief te nemen voor een brancheoverstijgende klachtenregeling voor de taxiconsument;
- in het handhavingsbeleid het accent te verschuiven van voorlichting en waarschuwingen naar een lik-op-stukbenadering;
- op korte termijn te komen met een regeling voor een zitplaatstarief;
- de rol van de chauffeurspas als bewijs van kwaliteit richting de consument te versterken;
- te bevorderen dat de NMa onderzoek uitvoert naar mogelijke onderlinge prijsafspraken tussen taxiondernemingen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijsselbloem en Luchtenveld. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (25910).

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dit zijn op zich heel sympathieke maatregelen – die overigens bij de invoering van de wet voor een groot deel al voorgenomen beleid waren – maar wanneer vindt u dat de wet geslaagd is? U brengt nu namelijk opnieuw de dingen naar voren die anderhalf jaar geleden al aan de orde waren.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De wet levert resultaat op als de prijs-kwaliteitverhouding voor de taxiconsument, de mensen die vandaag in een taxi stappen, verbetert. Daarvoor is nodig dat er een grotere prijsdifferentiatie komt, dat de consument een keuzevrijheid krijgt, dat hij weet welke kwaliteit taxi hij kiest, etc. Dit zijn dus zaken die in lijn liggen met de voorstellen in de motie. Het is voor een deel waar dat dit al was voorgenomen; met de motie wordt beoogd, op korte termijn daarop met kracht in te zetten. Dan gaat het o.a. om de zaken die de gemeentes hadden moeten aanpakken. Een aantal andere zaken uit de motie komt echter nog niet voor in de aanvankelijke wet. De motie is dus een extra impuls om de wet alsnog in termen van consumentbelangen te laten slagen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Waarom zou het nu wel slagen als het anderhalf jaar lang niet gelukt is en wanneer beoordeelt u of het is gelukt?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Een aantal dingen die hoorden bij de wet, zijn nog niet uitgevoerd. Verder moeten wat extra's zaken gebeuren om de consument ook in staat te stellen om keuzes te maken. Ik weet niet – dat zeg ik maar in alle eerlijkheid – of er nog een tweede evaluatie is voorzien. Het lijkt mij heel goed om – in reactie op uw vraag, vraag ik dat aan de minister – over anderhalf jaar opnieuw een dergelijk onderzoek te laten uitvoeren. Ik ga ervan uit dat de zeven maatregelen waarvoor wij hebben gepleit dan inmiddels met succes zijn geïmplementeerd. Op dat

Dijsselbloem

moment kijken we nog een keer of de door ons beoogde resultaten voor de klant zijn gehaald.

De heer **Stroeken** (CDA): Er komt nog een evaluevaluatie, maar dit terzijde. Behalve het onderzoek van de NMa zijn het inderdaad maatregelen die in de wet staan. Zegt u nu in feite tegen de minister: voer die wet eens uit?

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): Nee, voor een deel betreft het voorgenomen, maar nog niet zijn uitgevoerd. De minister hoeft niet de steentjes op de taxistandplaats te verleggen. Ook andere overheden moeten in actie komen. Sommige dingen blijken ook niet mogelijk, zoals de klachtenregeling. Het was eigenlijk de bedoeling dat individuele bedrijven dit op zich zouden nemen, maar gezien de veelheid en de omvang van de taxibedrijven kan dit niet van de grond komen. Daarom stel ik ook voor, de branche samen met de minister de klachtenregeling te ontwikkelen.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter. In het algemeen overleg kwamen twee stromingen naar voren. Een deel van de Kamer zegt dat, zoals voorspeld, de Taxiwet is mislukt. Een ander deel van de Kamer zegt dat het jammer is dat de Taxiwet nog niet de effecten heeft gehad die ervan verwacht werden, maar als een aantal maatregelen snel en intensief in gang worden gezet, het doel op termijn te bereiken moet zijn. De VVD is duidelijk aanhanger van de tweede lijn. Het lukt nog niet en een en ander moet nog geïntensiveerd worden. Om die reden hebben wij samen met de heer Dijsselbloem het initiatief tot de door hem ingediende motie genomen.

Wij hechten veel belang aan het onderzoek naar prijsafspraken. Dat geldt echter ook voor de herinrichting van de taxistandplaatsen, het meer kunnen gebruiken van de busbaan, de vernieuwing van het taxivervoer en het zitplaatstarief. Die elementen moeten met meer stimulansen van de minister tot stand worden gebracht. Het is echter ook belangrijk dat ondernemers de kansen grijpen die de Taxiwet biedt. Mijn fractie heeft er best begrip voor dat door het beeld dat is opgeroepen – met name door de taxioorlog in

Amsterdam – niet iedereen staat te trappelen om zich als taxionder-nemer op de markt te manifesteren. Toch hoop ik dat er meer toetreders tot de markt zullen zijn en dat het effect waar het mijn fractie om gaat – de lagere prijsstijging – uiteindelijk toch ten behoeve van de consument gerealiseerd wordt. Ik hoop dat de aanvaarding van de motie die is ingediend daartoe mede kan bijdragen.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter. Naar de mening van mijn fractie is de Taxiwet tot op heden mislukt. Een aantal dingen moet absoluut anders. De tarieven zijn omhoog gegaan, er zijn veel meer taxi's – in Amsterdam bijvoorbeeld 50% meer – terwijl er evenveel kilometers worden gemaakt, dus de tarieven staan zwaar onder druk. Dit is overigens niet overal het geval. Het capaciteits-beleid had van het begin af aan behoorlijk moeten worden uitgevoerd, dat wil zeggen met echte beperkingen waar die aan de orde zijn. Dat was twee jaar geleden het belangrijkste punt van kritiek van de hele oppositie, en daarom wil ik hierover een motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nieuwe Taxiwet niet geleid heeft tot een betere kwaliteit van taxivervoer voor een lagere prijs;

overwegende dat de minister mogelijkheden heeft om gedurende de overgangperiode nog capaciteits-beleid te voeren;

overwegende dat de minister de uitvoering van deze mogelijkheden onnodig beperkt heeft middels ministeriële regeling;

overwegende dat serieus capaciteits-beleid noodzakelijk is om de scheefgegroeide vergunning-praktijken op een goede wijze te kunnen saneren, conform de aanbevelingen van professor Rood voor wat betreft Amsterdam;

overwegende dat sanering van de

scheefgegroeide vergunningen-praktijken noodzakelijk is voor het kunnen welslagen van de Taxiwet;

overwegende dat de resterende overgangperiode voor het capaciteitsbeleid te kort is;

spreekt als haar mening uit dat:
- de minister de ministeriële regeling inzake de uitvoering van het capaciteitsbesluit moet herzien, teneinde echt capaciteitsbeleid mogelijk te kunnen maken, gericht op de sanering van de vergunning-praktijken;
- voorts de overgangperiode voor het capaciteitsbeleid met twee jaar dient te verlengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Stroeken en Van der Steenhoven. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (25910).

Mevrouw **Giskes** (D66): Mevrouw de voorzitter. Helaas heeft de fractie van D66 niet deel kunnen nemen aan het algemeen overleg waarbij dit onderwerp uitvoerig aan de orde was. Juist gezien het belang dat wij hechten aan de taxi als onderdeel van de gehele keten van mobiliteit, hebben wij indertijd voor de wet gestemd, in de hoop dat het zal leiden tot een beter functioneren van de taximarkt. Na anderhalf jaar is het te vroeg om te concluderen of dat wel of niet gelukt is. Wij willen graag doorgaan op deze weg en vinden het belangrijk dat het uiteindelijke resultaat zal zijn dat de tarieven niet omhoog maar naar beneden gaan. Wij zullen dan ook steun geven aan de motie-Dijsselbloem/Luchtenveld die zojuist is ingediend.

Minister **Netelenbos**: Mevrouw de voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor de gemaakt opmerkingen. Ik ben het met de laatste spreker eens dat het nu te vroeg is om conclusies te trekken. Een verandering van zo'n complexe organisatie als het taxiwezen kan niet in anderhalf jaar tijd. Ik heb tijdens het algemeen overleg gezegd dat het een enorme verbetering is dat een aantal feilen

Netelenbos

die aan de orde waren in deze wereld nu aan het licht zijn gekomen. Dat is pure winst. De vraag of dat gebeurd zou zijn zonder deze wet laat zich natuurlijk niet beantwoorden, maar ik ben er bijna zeker van dat alle rotte plekken in de wereld van de taxi's als gevolg van deze nieuwe wet aan het licht zijn gekomen. Daar zijn natuurlijk niet meteen oplossingen voor. Eén van die punten is het verhandelen van vergunningen. Die vergunningen worden op kostprijsbasis verstrekt wanneer een taxichauffeur aan de eisen voldoet en toch wordt er nog steeds in gehandeld. Dat maakt het strafbaar stellen van het verhandelen van vergunningen op dit moment een actueel thema. Wij kunnen immers onvoldoende strafrechtelijk ingrijpen. Dat zijn allemaal kwesties die zichtbaar zijn geworden als gevolg van de nieuwe wet.

Wij moeten het tijdspad aflopen. Bij interruptie is reeds door de heer Stroeken gewezen op de eindvaluatie in de wet. Daarbij zullen wij bekijken of er foute aannames in de wet als zodanig zitten en of wij die moeten veranderen. Het jaar 2004 is daarmee het moment om eventueel te veranderen. Dat lijkt mij overigens aardig krap in de tijd. Wie zich de discussie kan herinneren, weet dat ik daarvoor meer tijd had willen uittrekken. Dat was de Kamer echter niet met mij eens. Dit betekent dat wij tot het jaar 2004 de tijd hebben om te bezien wat wij uiteindelijk wel of niet willen veranderen.

De heer Van der Steenhoven heeft het in de motie op stuk nr. 36, in het eerste verzoek, over het zitplaats-tarief. Tijdens het algemeen overleg heb ik reeds gezegd te willen bezien of het in te voeren is. Het moet dan immers fraudeongevoelig plaatsvinden. Dat blijkt erg lastig te zijn. Ik wil bekijken hoever ik daarmee kan komen. Ik houd de Kamer daarvan uiteraard op de hoogte. Als het niet kan zonder fraude – op zichzelf al een vraagstuk – kan ik het niet invoeren. Wij moeten het zodanig in kunnen voeren dat de passagiers weten waaraan zij toe zijn en bovendien de fiscus niet wordt benadeeld. Op dit moment hebben wij nog geen systeem uitgedacht, samen met de branche. De branche wil het ook graag zodanig invoeren dat er sprake is van een uitvoering zonder fraude. Dat blijft echter een lastig vraagstuk.

Het tweede verzoek van de motie gaat over het medegebruik van taxi's van busbanen. Dat heb ik al toegezegd. Ik wil dit bespreken in het Nationaal verkeers- en vervoersbeeraad, het NVVB. Daarbij zitten alle wegbeheerders aan tafel. Wij zullen met elkaar bespreken wat er kan gebeuren. Daarbij zal een en ander van geval tot geval moeten worden bekeken. Een overvolle busbaan heeft immers ook nadelen. In Amsterdam is het op dit moment een dispuut wat men moet met juist de trambaan, de busbaan en de taxi's in de stad.

Het laatste verzoek van de motie kan ik niet uitvoeren. Ik doel op een treintaxistandplaats bij alle NS-stations. Bij de treintaxi is er immers sprake van een geprivatiseerd taxibedrijf. Als er nauwelijks iemand uitstapt op een klein stationnetje, kan men zich voorstellen dat de treintaxi's daar niet willen staan. Dit is veel te rigide. Ik vind het bovendien een kwestie van onderhandelen met de gemeenten en de Nederlandse Spoorwegen. Vervolgens moet worden bezien of het profijtelijk is om ergens met een treintaxi te staan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister heeft een punt dat het niet om "alle" NS-stations kan gaan. Ik zal dat schrappen uit de motie. Drie van de vier grote steden kennen echter nog geen treintaxi. Daar lijkt het mij redelijk rendabel, maar bestaan er andere redenen waarom het niet kan. Misschien kan de minister dit in overleg met de grote steden aan de orde stellen.

Minister **Netelenbos**: Nee. Wij hebben hier te maken met een marktsituatie. Op het moment dat men het profijtelijk vindt om te gaan rijden met treintaxi's, zal men dat ook doen. De treintaxi heeft als voordeel voor de reiziger dat er sprake is van een zitplaats-tarief. Dat staat reeds in de eerste overweging. Het laatste verzoek kan ik echter niet uitvoeren. Ik meng mij dan in een systeem waarin ik geen rol heb. Men moet mij dat ook niet laten doen. Het leven van een minister van Verkeer en Waterstaat is al ingewikkeld genoeg. Ik heb dus geen bezwaar tegen de motie, behalve tegen het laatste verzoek.

De motie van de heren Dijsselbloem en Luchtenveld op stuk nr. 37

verzoekt om het nodige. Veel daarvan heb ik al toegezegd in het debat. Het is echter goed om nog eens aan te geven wat ik ervan vind. Wij gaan met de branche praten over een uniform vormgegeven prijskaart en het zichtbaar ophangen daarvan. Dit was overigens al afgesproken. Men hangt het echter soms op een wonderbaarlijke plek. Ik heb in het taxioverleg afgesproken dat er goed naar gekeken moet worden. Mensen betalen soms te veel. Dat voorbeeld heb ik genoemd tijdens het algemeen overleg.

Mij wordt tevens gevraagd, in overleg te treden met de gemeenten over de aanpassing van de taxistandplaatsen en om de bijdrage uit de De Boergelden twee jaar voort te zetten. Wij denken dat het mogelijk is om de investeringen in minder dan twee jaar te plegen. Het zijn immers vooral de steden waarover wij het hier hebben. Op zichzelf ben ik het eens met de strekking van dit verzoek.

Uniforme gedragsregels kunnen niet altijd. Ik ga in het MVB praten met de andere overheden over de vraag hoe wij daarmee kunnen omgaan.

Met de taxibranche heb ik afgesproken dat gekomen wordt tot een uniforme klachtenregeling. Wij gaan na of wij het kunnen koppelen aan de klachtenregelingen die er zijn voor het openbaar vervoer. Ik heb toegezegd dat ik wel een subsidie wil verlenen, uiteraard in het redelijke, om ervoor te zorgen dat het goed gaat functioneren. Als het woord "initiatief" op die manier kan worden vertaald, dan heb ik daar geen enkel bezwaar tegen. Ik ga geen klachtenregeling opzetten. Dat moet de wereld van het openbaar vervoer zelf doen. Wij zullen het faciliteren en deels subsidiëren.

De lik-op-stukbenadering is er al. Dat doet de inspectie voor verkeer en waterstaat.

De chauffeurspas dient ter herkenning van de chauffeur. Hij voldoet aan de eisen: rijbewijs en een verklaring van goed gedrag. Een passagier weet wie hem heeft vervoerd. Een rijbewijs en een verklaring van goed gedrag zijn niet gekoppeld aan de pas. Met de brancheorganisaties heb ik afgesproken dat men een keurmerk gaat ontwikkelen voor kwaliteit. Men kan dan zien of het een een-, twee-, drie- of viersterren taxi is. Wanneer het wordt gekoppeld aan de pas, dan

Netelenbos

wordt het voor de inspectie voor verkeer en waterstaat veel te complex. Via de halfjaarlijkse krant zal het keurmerk bekend worden gemaakt. Er zal voorlichting aan de consument worden gegeven.

De heer **Dijsselbloem** (PvdA): De chauffeurspas is niet gekoppeld aan het zich houden aan de wet. De inspectie constateert zeer veel overtredingen bij de controles van bedrijven en op de weg. Dat geeft geen prikkel aan de chauffeur dat hij zich moet houden aan de wet. In het uiterste geval kan de vergunning van het bedrijf worden ingetrokken of geschorst. Die koppeling is er niet met de chauffeurspas. Voor de chauffeur is er geen prikkel, in negatieve of positieve zin, om zich aan de wet te houden.

Minister **Netelenbos**: Wanneer hij zich niet aan de wet houdt, kan het rijbewijs worden ingetrokken. Wij moeten de verschillende incentives niet door elkaar laten lopen. Je krijgt de pas als je aan een aantal vereisten voldoet. Het bedrijf moet zich aan de wet houden en de chauffeur aan de verkeersregels. Hij mag de klant niet oplichten. In het strafrecht zijn er allerlei bepalingen die van toepassing zijn op de chauffeur. Voor het zichtbaar maken van het niveau van kwaliteit wordt een keurmerksysteem ontwikkeld. Dat lijkt mij beter omdat ik het anders niet kan uitvoeren. Het wordt veel te complex.

De heer **Stroeken** (CDA): Ik ben het eens met de minister om die scheiding te maken. Is het haar bekend dat heel wat bedrijven cursussen voor de chauffeurs opzetten om die kwaliteit te verhogen?

Minister **Netelenbos**: Dat is interessant. Je moet het zichtbaar maken op de taxi. Als je naar een eensterrenhotel gaat, weet je dat sprake is van een ander kwaliteitsniveau dan in het geval van een vijfsterrenhotel. Wij gaan dat in de wereld van de taxi ontwikkelen. Wij zullen de Kamer tussen nu en een halfjaar op de hoogte houden. Dat houdt de druk op de ketel, zodat het niet versloft. Er kan nog altijd worden nagegaan of in deze fase de wet moet worden veranderd. Het zou mijn advies niet zijn. Wij zijn nog bezig met een implementatiefase.

Vanmorgen las ik toevallig in de Telegraaf, dat TCA vond dat zij de braverik was die lage prijzen vraagt, terwijl allerlei collega's in Amsterdam rond rijden die heel hoge prijzen vragen. Je kunt dan naar de NMa stappen, met de mededeling dat er iets heel raars gebeurt. De overheid doet dat niet zo snel, maar in dit geval kan het interessant zijn om de vervoerskamer van de NMa te vragen om hier eens een visie op te ontwikkelen. Ik zal dat doen. Ik wil niet of de NMa het wil, maar ik zal de Kamer op de hoogte houden. Ik kan de motie uitvoeren met de uitleg die ik nu gegeven heb. Ik heb dan geen bezwaar tegen aanneming.

De heer **Luchtenveld** zeg ik, dat wij de prijsstijgingen nu zo gaan uitvoeren dat uitsluitend een inflatiecorrectie aan de orde is. Men kan niet een heel hoge prijs rekenen. Dat doet men soms wel. Dat probleem willen wij oplossen door middel van de boordcomputer. Als er iedere keer met prijzen wordt gemanipuleerd, moet dat zichtbaar zijn op de boordcomputer. Op die manier komt er een betere controle op de wijze waarop men al te veel creativiteit bij de prijsstelling betracht.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik keek nog iets verder, niet alleen naar de prijsstijging door de inflatie, maar naar de doelstelling van de wet op langere termijn, een prijsdaling, door concurrentie en vrije marktwerking. Dat duurt natuurlijk langer dan een jaar, misschien een paar jaar, maar dat was toch het doel. Wat zich tot nu toe heeft voorgedaan, is een verkeerd signaal.

Minister **Netelenbos**: Dat ben ik met u eens. Wij hebben het ook met de taxibranche besproken, omdat zij steeds maar klaagt dat er zoveel meer taxi's zijn, zoals die 50% meer in Amsterdam. Men verlaagt dan niet de prijzen, maar gaat langer wachten en klagen. Ik zou mij dan liever meer passagiers vervoeren voor een iets lagere prijs waardoor zij voor mij kiezen, dan dat ik iedere keer een half uur moet wachten op een klant. Men houdt elkaar in een soort ijzeren greep, waar wij doorheen moeten. Voorlopig is het nog niet zover.

Ik ben geen voorstander van een capaciteitsbeleid zoals de heer Stroeken in zijn motie voorstelt. Ik vind dat wij het pad moeten aflopen zoals wij hebben afgesproken. Het

prijsp plafond is het enige wat ik niet loslaat; dat had ik wel kunnen loslaten, maar dat durf ik niet aan. Capaciteitsbeleid vind ik op dit moment veel te rigide, want het betekent dat er geen competitie kan ontstaan, terwijl dat wel de bedoeling is. Daarom is dat momenteel zeker niet aan de orde. Ik ben het met mevrouw Giskes eens dat het veel te vroeg is om conclusies te trekken. Wij moeten met elkaar zorgen dat het iets gaat worden met de taxi's in de keten van het openbaar vervoer. Dat is op dit moment nog niet het geval.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties dinsdag a.s. te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Uitvoering van de verordening (EG) Nr. 1348/2000 van de Raad van de Europese Unie van 29 mei 2000 inzake de betekening en de kennisgeving in de lidstaten van gerechtelijke en buitengerechtelijke stukken in burgerlijke of in handelszaken (PbEG L 160/37) (Uitvoeringswet EG-betekenningsverordening) (27748).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie onderschrijft het doel en de strekking van zowel de verordening als het wetsvoorstel, dat met name in het grensoverschrijdende rechtsverkeer een aanzienlijke versnelling en vereenvoudiging van procedures kan betekenen. Ik zeg uitdrukkelijk "kan", want het moet zich in de praktijk uitwijzen of het allemaal echt sneller en eenvoudiger gaat.

Mijn fractie heeft grote kritiek op het feit dat dit wetsvoorstel pas eind mei jl. aan de Kamer is voorgelegd. De verordening heeft immers op 31 mei jl. directe werking gekregen, zodat de hoofdregel van de verordening per die datum gevolgd