

# 68ste vergadering

Donderdag 6 april 2006

Aanvang 10.15 uur

## Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 130 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Albayrak, Algra, Arib, Van As, Atsma, Azough, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Van Bochove, Boelhouwer, Van Bommel, Bos, Van den Brink, Brinkel, Buijs, Van de Camp, Çörüz, Crone, Van Dam, Depla, Dezentjé Hamming, Van Dijk, Van Dijken, Dijksma, Dijsselbloem, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteyn, Duyvendak, Eerdmans, Van Egerschot, Eski, Ferrier, Van Fessem, Fierens, Van Gent, De Haan, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Hamer, Haverkamp, Heemskerk, Herben, Hermans, Hessels, Van Heteren, Van Hijum, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Irrgang, Jager, Joldersma, Jonker, Kant, Karimi, Knops, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, Koşer Kaya, Kraneveldt, De Krom, Kruijsen, Van der Laan, Lambrechts, Lazrak, Leerdam, Lenards, Van Lith, Luchtenveld, Mastwijk, Meijer, Van Miltenburg, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Nijs, Noorman-den Uyl, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Oplaat, Örgü, Ormel, De Pater-van der Meer, Roefs, Rouvoet, Samsom, Van der Sande, Van Schijndel, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Smeets, Smilde, Smits, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Straub, Stuurman, Szabó, Tichelaar, Timmermans, Tjon-A-Ten, Varela, Veenendaal, Van Velzen, Verbeet, Verburg, Verdaas, Vergeer, Verhagen, Vietsch, Visser, Van der Vlies, Vos, Bibi de Vries, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weisglas, Wilders, Van Winsen, De Wit en Wolfsen,

en de heer Remkes, minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de heer Bot, minister van Buitenlandse Zaken, mevrouw Dekker, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, de heer Hoogervorst, minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, mevrouw Verdonk, minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, de heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat.

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Sterk en Rambocus, wegens bezigheden elders.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000 in verband met transparante tarieven voor taxivervoer (30321).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Dit wetsvoorstel is een poging om de positie van de reizigers sterker te maken en de kwaliteit van de straattaxi te verbeteren. De consument moet door een duidelijker berekening van het tarief beter in staat zijn om te vergelijken en te weten hoeveel hij ongeveer voor de rit kwijt zal zijn. De CDA-fractie steunt de pogingen van de minister om van de puinhoop die taxiland eigenlijk is, weer wat te maken. Ik zou liever wat anders zeggen, maar het is niet anders. Ik haast mij te melden dat er veel taxichauffeurs en -bedrijven zijn die prima hun werk doen: behulpzaam, snel, veilig, comfortabel en tegen een redelijke prijs mij van a naar b brengen.

Maar het lek is nog lang niet boven. Een test in het AD van een week of twee geleden maakt dat duidelijk. Oké, het ging maar om honderd ritten, maar toch: onbeschoftheid, verkeersovertredingen en zelfs gewoon de zaak belazeren. De publiciteit rond TCA doet de zaak ook geen goed. Ik bemoei mij niet met juridische zaken, maar het beeld voor de gemiddelde Nederlander is dat Jacobse en Van Es nog steeds rondlopen. De voorzitter van KNV Taxi trok onmiddellijk het boetekleed aan en beloofde zijn uiterste best te doen om de misstanden aan te pakken. Ook hij zal niet in één jaar alles recht kunnen maken wat nu krom is, maar ik heb er wel vertrouwen in. De CDA-fractie wil de sector – daarmee doel ik uiteraard op het betrouwbare deel ervan – zo veel mogelijk steunen, want het moet beter en het kan beter.

Ik heb al vaker gezegd dat de taxi eigenlijk de laatste schakel in het openbaar vervoer zou moeten zijn. De CDA-fractie wil dat overeind houden. Het kilometer tarief is voor de passagiers duidelijker dan het oude drietraps-tarief. De vraag is echter of de passagier er uiteindelijk beter van wordt. Daarover heeft mijn fractie nog wel de nodige twijfels. Als chauffeurs willen omrijden, dan

## Mastwijk

kunnen zij dat straks ook: "Mijnheer, ik wil wel door de huppeldepupstraat, maar alles staat vast. U komt er wel goedkoop, maar het kost u een kwartier extra." Als je de stad niet kent, heb je sowieso niet in de gaten of je omrijdt. De taximeter is geijkt, maar de AD-test wees uit dat er gerommeld werd. Dat kan straks ook. Bovendien moet je er niet raar van opkijken als ondernemers en chauffeurs het risico van stilstand bij file gaan verrekenen via het kilometertarief. Dan heeft de passagier misschien een iets duidelijker tarief, maar daar hangt een prijskaartje aan.

De minister noemt het zonetarief, zoals wij dat van bus en tram kennen. Voor de passagier is dat veel duidelijker dan het kilometertarief via de meter. Ik vind het raar dat de minister dit tarief niet actiever promoot. De CDA-fractie wil dat het zonetarief in de te maken regeling expliciet wordt genoemd en dat de minister dat ook gaat uitventen. Ik denk dan niet alleen aan de grote steden, maar ook aan het landelijk gebied. Hoe zou dat kunnen werken? Ik stap in Den Haag Centraal uit de trein, ik loop naar buiten en zie daar een visgraatopstelling met pakweg tien taxi's. Bij die standplaats staat een duidelijke kaart van Den Haag, van de omvang zoals wij die kennen van de HTM-bushokjes, waarop je de zone-indeling duidelijk kunt zien. Daarmee weet je dus wat je kijkt bent voor een ritje naar het Gemeentemuseum. Het zou mooi zijn als je in de stationshal een taxistrippenkaart kon kopen. Nog mooier is het als je over twee of drie jaar je zones met de ov-chipkaart kunt betalen. Mobiel pinnen, uiteraard met kwitantie, kan natuurlijk ook. Er kan ook heel simpel met spits- en daltarieven worden gewerkt.

Ik noemde al de visgraatopstelling, die alles met keuze te maken heeft. De CDA-fractie wil graag dat de reiziger vrij kan kiezen welke taxi hij of zij nemen. Ik wil snel kunnen zien wat een rit kost. Keuze uit prijzen dus. Verder ga ik niet in een taxi zitten waarin ik zie dat de chauffeur rookt, ook al staat het raam open. Ik heb ook geen zin plaats te nemen in een taxi waarin de chauffeur net bezig is het laatste restje van zijn babi pangang naar binnen te werken. Het bestuderen van een referentietarief vind ik helemaal al geen aantrekkelijke bezigheid, maar alles wat wij nu proberen, is zinloos als de visgraatopstelling er niet komt. Als de minister met de G4 gaat praten, is dat wat de CDA-fractie betreft het onderwerp waarover het eerst overeenstemming moet komen. Geen visgraat, geen vrije keuze. Zo simpel is het gewoon.

Nog even terug naar de keuze ten aanzien van prijs en zonetarief. Verplichte tariefkaarten, goed zichtbaar in en buiten de taxi, zijn een verbetering, maar een kaart blijft een kaart. Die dingen moeten ook weer niet zo groot worden dat een taxi er straks uitziet als een rijdend sandwichbord.

Voorzitter. De sociale controle in taxiland – intimidatie is helaas soms een meer toepasselijke term – is heel erg groot. Als ik in de buurtsuper met twee pakken melk in de hand sta om de prijs te vergelijken, vindt niemand dat raar, maar als ik van twee taxi's de tariefkaarten bekijk, ben ik vanaf dat moment niet meer de meest populaire reiziger. En dan zeg ik het nog netjes. Er is maar één duidelijke tariefkaart, en dat is het daklicht op de taxi met daarop een duidelijk leesbaar vast tarief.

Ik keer even terug naar het voorbeeld van zo-even. Ik loop het station uit naar de visgraatopstelling. Er staan ongeveer tien taxi's waarvan er zeven een daklicht hebben waarop een tarief staat, bijvoorbeeld € 10 per rit

of per zone. De overige drie hebben dus geen daklicht en werken alleen met de meter. Het bedrag kan variëren, want er is concurrentie; een grote of een kleine auto, spits of dal et cetera. Het is zelfs via techniek mogelijk dat het tarief vanuit de centrale wordt aangestuurd. Als er bijvoorbeeld op een bepaald moment veel auto's in de buffer zijn, kan het tarief omlaag. Als het drukker is, kan het tarief omhoog, uiteraard binnen de marges. Ik heb dit overigens niet zelf bedacht, want zo creatief ben ik niet. Ik ben meer van de afdeling "beter goed gejat dan slecht verzonnen", maar ik weet dat er binnen de sector ondernemers zijn – goede ondernemers, zeg ik er dan maar weer bij – die allerlei creatieve ideeën hebben. De CDA-fractie vindt dat er voor deze ideeën ruimte moet zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat mij even over de zichtbaarheid van de taxi's.

De **voorzitter**: Deze interruptie moet heel scherp, kort en krachtig zijn, want u wordt gadeslagen door uw dochter.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik doe mijn uiterste best, voorzitter.

Is de heer Mastwijk het met mij eens dat voor de reiziger vanaf een afstand van pakweg vijf tot zeven meter op iedere taxi herkenbaar en zichtbaar moet zijn wat het tarief is, zodat men niet al bij voorbaat in de fuik van de chauffeur zwemt?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben het volstrekt met de heer Duyvendak eens. Als hij goed heeft geluisterd – dat doet hij meestal – dan heeft hij dat ook van mij kunnen horen. Ik pleit voor maximale duidelijkheid. Alleen variëren de oplossingen die u en ik voorstellen wellicht enigszins. Het punt is dat de reiziger geen last heeft van de sociale controle als hij probeert de goedkoopste taxi uit te zoeken.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Maar u wekte de indruk dat taxi's het zo zouden kunnen doen, maar het ook anders of helemaal niet zouden kunnen doen. De overheid regelt toch dat op iedere taxi binnen die afstand het tarief zichtbaar is?

De heer **Mastwijk** (PvdA): Wij zijn het erover eens dat je vanaf een behoorlijke afstand moet kunnen zien wat een rit van A naar B kost.

Voorzitter. Getuige de nota naar aanleiding van het verslag ziet de minister weinig in de oplossing rondom het daklicht. Zij waarschuwt namelijk voor het in gevaar brengen van de verkeersveiligheid. Met alle respect, dat vind ik absolute flauwekul. Weer zo'n regel, waarschijnlijk ooit bedacht met een nuttige reden, maar nu naar mijn smaak gebruikt om goede ideeën de nek om te draaien. Als ik hier op straat loop en ik kijk naar de soms volstrekt zinloze informatie die in, op of aan allerlei voertuigen is aangebracht, dan moet de minister mij dus niet komen vertellen dat een daklicht op een taxi met een tarief de verkeersveiligheid in gevaar brengt. Waarom vraagt de minister haar medewerkers niet eens om wat creatiever te zijn? Het kan bijvoorbeeld als volgt. Zolang de taxi op de standplaats staat, geeft het daklicht het tarief aan. Als de taxi gaat rijden, verdwijnt het tarief en verschijnt het woord "bezet". Komt de taxi van een rit leeg terug, dan

## Mastwijk

staat er op het daklicht het woord "vrij". Of is dat soms ook te gevaarlijk?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Vindt u nu echt dat wij dat soort dingen tot in de details vanuit Den Haag moeten regelen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Nee, dat vind ik niet. Ik vind wel dat de minister in de regeling die zij straks gaat maken, ruimte moet bieden om dit soort ideeën toe te laten.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): U zegt dat het allemaal moet kunnen, maar ik heb niet de indruk dat de minister dat gaat verbieden. Dat is echter wat anders dan dat uit Den Haag gezegd wordt dat er standaard bijvoorbeeld een daklicht op elke taxi moet komen. Wat wilt u precies?

De heer **Mastwijk** (CDA): U heeft mij niet horen zeggen dat ik vind dat op elke taxi een daklicht moet komen. Ik weet echter dat er binnen de sector creatieve ideeën op dat punt leven. De minister zegt in de nota naar aanleiding van het verslag dat het hebben van een daklicht tot grotere verkeersonveiligheid leidt. Ik ben bezigt dat te bestrijden.

De heer **Van der Sande** (VVD): Ik begrijp u niet helemaal en zeker het antwoord niet dat u nu aan mevrouw Dijksma geeft. Tegen de heer Duyvendak hebt u namelijk gezegd dat uw opvattingen dicht bij elkaar liggen en dat het goed is als je bij elke taxi op minimaal vijf of zes meter afstand kunt zien wat het kost. Wat is nu waar? Is het antwoord dat u hebt gegeven aan mevrouw Dijksma waar en vindt u dat de branche het moet regelen en dat de overheid zich daar niet mee moet bemoeien? Of is het antwoord dat u aan de heer Duyvendak hebt gegeven waar, namelijk dat u geen verschil van mening hebt over hoe het kan worden opgelost. Dan zou de overheid zich er wel mee moeten bemoeien. Hoe ziet u het verder praktisch voor u? Stel ik ben toerist en ga een dagje naar Groningen. Als ik uit het station stap, moet ik eerst kijken waar ik precies naar toe moet, hoeveel strippen dat zijn en welk tarief daarvoor geldt. Dat maakt het leven van een eenvoudige klant in mijn beleving veel moeilijker. Of zie ik dat verkeerd?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik denk dat u dat verkeerd ziet. Wanneer je in een vreemd land in een taxi wilt gaan zitten, doe je er goed aan om van tevoren na te gaan hoe het zit met het openbaar vervoer, met de metro, de taxi, hoe dat werkt, waar je beter niet in kunt gaan zitten en waar je beter wel in kunt gaan zitten. Wat dat betreft verschilt Groningen – op andere punten waarschijnlijk wel – niet van New York. Als ik straks aan het eind van mijn betoog kom, zult u merken dat ik de minister oproep, haar regeling niet zodanig in beton te gieten, dat ideeën die bij de sector leven niet meer mogelijk zijn. Dat gevaar dreigt nu wel, gezien de nota naar aanleiding van het verslag, waarin de minister een aantal dingen gewoon afwijst. Dat wil ik niet. Ik zeg ook niet dat er per se een daklicht of dat die tariefkaart van de heer Duyvendak moeten komen, maar ik wil wel graag dat de minister met de sector gaat praten om die regeling zo te maken dat die niet in beton is gegoten en dat het mogelijk is om straks, nu of over een jaar of twee, allerlei

innovatieve ideeën in taxiland te gebruiken ter verbetering van de kwaliteit. Daar gaat het mij om.

Ik wil nu ingaan op de administratieve lasten. De minister vindt dat de passagier altijd de keuze moet hebben tussen het variabele tarief, dus via de meter, en het vaste tarief. Dat is overigens al zo, want er staan op een standplaats al taxi's met een daklicht en taxi's zonder daklicht. Er is niets op tegen als een ondernemer daarvoor kiest. Als hij echter echt werk wil maken van het zonetarief of een andere vorm van vast tarief, bijvoorbeeld via dat daklicht, dan moet hij, onder voorwaarden, kunnen worden ontslagen van de plicht van het hebben van een taxameter. Dat ding moet worden ingebouwd, ingesteld en geijkt. Dat kost tijd en geld en de klant moet dat uiteindelijk betalen. De informatie voor de Belastingdienst is volgens mij wel op andere manieren te leveren. Bovendien, als ik nu met een chauffeur op Schiphol een deal maak dat hij mij voor € 50 van Schiphol naar het Gemeentemuseum in Den Haag rijdt, hoe zit het dan met die taxameter en wie controleert daarop?

Ik hoor de minister nu denken: beste jongen, het zal allemaal wel en het klinkt allemaal leuk, maar zo simpel is het niet, want wij hebben ook te maken met het bestrijden van fraude en handhaving. Dat is een punt voor de minister.

De **voorzitter**: Ik weet zeker dat de minister denkt: geachte afgevaardigde...

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik dank u voor dit compliment. Ik denk inderdaad dat de minister dat denkt, maar daar praten wij later nog wel een keer over. De minister zal waarschijnlijk denken: beste afgevaardigde, dat is allemaal wel leuk en aardig, maar zo simpel is het niet. Dat is een punt voor de minister. Daarom doe ik het volgende voorstel. Wij kunnen op zichzelf instemmen met dit wetsvoorstel, want daar staat, met alle respect, niet zo heel veel in. De regeling die de minister straks gaat maken, is veel belangrijker. Mij is bekend dat KNV Taxi het kilometertarief verre van optimaal vindt en de minister weet dat.

Ik heb een paar ideeën op tafel gelegd om de duidelijkheid te bevorderen. Deze ideeën zijn ook afkomstig uit het betere deel van de branche. Ik heb al gezegd dat de minister de regeling niet zodanig in beton moet gieten dat elke vorm van innovatie is uitgesloten. Ik stel voor dat de minister twee dingen doet. In eerste plaats vraag ik haar om te gaan praten met de nieuwe voorzitter van KNV Taxi over de zaken die tijdens dit debat aan de orde zijn gekomen en wellicht over andere ideeën die nog leven. In de tweede plaats vraag ik haar om nog een keer met de G4 te overleggen. Verder zien wij graag dat de minister de regeling voordat zij van kracht wordt, aan de Kamer voorlegt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De geachte afgevaardigde de heer Mastwijk weet ik dat een amendement heb ingediend waarin ik voorstel om de ministeriële regeling te vervangen door een AMvB. Hij verzoekt nu om in dit geval de regeling eerst aan de Kamer voor te leggen. Moet dat niet gelden voor alle nieuwe besluiten? Kortom, steunt hij mijn amendement?

De heer **Mastwijk** (CDA): Het is op zichzelf zinvol om dit soort zaken ook voor de toekomst te regelen. Het is

## Mastwijk

echter wel zo galant om eerst het oordeel van de minister daarover af te wachten. De bedoeling van mijn fractie is duidelijk en komt in redelijke mate overeen met de bedoelingen van uw amendement. Ik kan mij niet voorstellen dat de minister het amendement wil afwachten.

De CDA-fractie heeft er geen bezwaar tegen als in goed overleg met de G4 taken worden overgeheveld. Wat ons betreft, mogen andere steden dit voorbeeld volgen. Ik wijs er wel op dat er geen eilanden mogen ontstaan. Een taxi uit Utrecht moet bijvoorbeeld in Amsterdam ook over de trambaan kunnen rijden. Als dit niet wordt geregeld, wordt via de achterdeur het capaciteitsbeleid weer ingevoerd en dat kan niet de bedoeling zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Het is bekend dat de fractie van GroenLinks tegen de liberalisering van de taximarkt was. Gezien de huidige praktijk heeft zij daar nog steeds geen spijt van. Per saldo heeft de liberalisering tot hogere tarieven en een slechtere service geleid. Op sommige plaatsen gaat het wellicht beter, maar gemiddeld is er sprake van een forse verslechtering.

De minister doet nu via bepaalde vormen van regulering een poging om alsnog de kwaliteit te verbeteren en concurrentie op prijs te introduceren. De feitelijke wetswijziging stelt niet zoveel voor. Wij hebben het vooral over de mogelijkheden die deze wijziging in de toekomst biedt. Mijn fractie kan zich vinden in het voorstel van de minister om de tariefopbouw te vereenvoudigen. Daarbij moet het maximumtarief scherp worden vastgesteld. Ik wil niet zeggen dat dit gelijk moet zijn aan het minimumtarief, maar het huidige maximum is wel erg hoog. Veel chauffeurs hebben te weinig ritten en daardoor heeft men de neiging om de prijzen steeds verder te verhogen. Is de minister van plan om met het instrument van het maximumtarief politiek te bedrijven?

De minister wil een en ander vaststellen via een ministeriële regeling. Ik heb een amendement ingediend om dat bij AMvB te doen. De taximarkt is van grote maatschappelijke betekenis en de besluiten in de ministeriële regeling kunnen grote consequenties hebben. Het lijkt mij correct dat de Kamer de mogelijkheid heeft om over die besluiten van de minister te spreken. Het is niet gezegd dat dit altijd moet. Wij maken vaak genoeg mee dat een AMvB bij een procedurevergadering passeert, als het grosso modo een besluit is zoals de Kamer in gedachten heeft. Mochten er heel andere gedachten over zijn, dan kan de Kamer interveniëren en het debat daarover met de minister openen. Wij willen de mogelijkheid bieden dat wij niet alleen straks in het Staatsblad moeten lezen wat de minister in dezen heeft besloten.

Vervolgens wil ik het hebben over de manier waarop je de prijs ziet in de taxi. Ik heb hierover een paar jaar geleden in een algemeen overleg met de minister gesproken. Toen dacht ik dat wij het erover eens waren dat je om te komen tot prijsconcurrentie van zo groot mogelijke afstand moet kunnen zien hoe duur de taxi is, zodat je nog niet "gevangen" bent door de chauffeur, want dan is het veel moeilijker om nee te zeggen en weg te komen. De heer Mastwijk had het in dit verband over sociale controle. Je moet op een afstand van 5 tot 7

meter kunnen zien welke prijs er voor de taxi wordt gevraagd. De minister maakt de tariefopbouw eenvoudiger, dus het aantal getallen dat je moet zien, is kleiner. Dat is een extra uitdaging om te zeggen dat je dat op een afstand moet kunnen zien. Dan krijg je ook werkelijk prijsconcurrentie tussen verschillende taxi's.

De minister leek het eens te zijn met mijn redenering. In het huidige besluit is een kaartje opgenomen, zodat je dat in een oogopslag kunt zien, zoals zij zegt, maar je moet er wel 50 cm vanaf staan om het te kunnen zien. Laten wij wel wezen, meestal zie je het pas als je al in de taxi zit. Dat is ook mijn eigen ervaring. Dan kun je het hoogstens gebruiken als een soort controle-instrument of de taximeter wel goed loopt, maar het werkt niet als een effectief instrument bij de keuze van een taxi. Mijn klemmende vraag is dus of de minister bij de uitwerking van wat naar ik hoop een AMvB wordt, de eis opneemt dat voor iedere taxi op een afstand van 5 tot 7 meter de tariefopbouw en de prijs zichtbaar is.

Ik heb nog een suggestie voor de minister. De kilometers worden bepalend voor het tarief, omdat de tijd eruit valt. Dan kan je krijgen dat taxichauffeurs geneigd zijn om enorm om te rijden om extra kilometers te maken, waarmee zij extra geld vangen. Wat vindt de minister ervan om een zogenaamde taxi-tomtom verplicht te stellen? Deze kosten niet veel meer en wijzen altijd de kortste route aan. Op die manier worden fraude en omrijden uitgesloten. Ik hoor graag een reactie op deze suggestie.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Mijn fractie is het eens met het uitgangspunt van het voorliggende wetsvoorstel om de tarieven voor taxivervoer transparant te maken en de positie van de consument daardoor te verbeteren. Toch hebben wij in de nota naar aanleiding van het verslag duidelijk gemaakt dat wij gemengde gevoelens hebben over het wetsvoorstel. Collega Duyvendak zei al dat de wettekst zelf vrij ruim en kort is en mogelijkheden te over biedt om die transparantie daadwerkelijk te organiseren. Als je in de memorie van toelichting kijkt naar wat er wordt beoogd met het transparanter maken van de tarieven, wordt er toch wel een voorstel gedaan dat redelijk in beton is gegoten.

De brancheorganisatie is het zeer oneens met dit voorstel. Zij is van mening dat het weghalen van de factor tijd uit de taximeter geen verstandige zaak is. De vraag is of wij bij aanvaarding van dit wetsvoorstel ook ja zeggen tegen de regeling die de minister voorstelt. Dat laatste kan mijn fractie niet doen. Zij is op zichzelf wel voorstandster van dit wetsvoorstel, maar is het oneens met de regeling.

De heer Duyvendak heeft daar een geweldige oplossing voor gevonden met zijn amendement. Dat leidt tot een Algemene Maatregel van Bestuur die bij de Kamer kan worden voorgehouden. De minister biedt daarnaast voldoende ruimte om in overleg te treden met de branche. Wij steunen dat amendement, vooral omdat mijn fractie ervan overtuigd is dat het idee van transparante tarieven alleen functioneert als de ondernemer mee wordt genomen in plaats van tegen de haren in wordt gestreken. Het is niet goed om met een systeem te starten waarvan de ondernemers zeggen dat het niet zal werken en dat het zal leiden tot omrijden en allerlei andere trucs om de benodigde pecunia binnen te halen.



## Dijksma

Ik vraag de minister dan ook om met de branche tot overeenstemming te komen over een nieuwe, vereenvoudigde tariefvaststelling. Dat is de manier waarop verbetering van de sector bewerkstelligd kan worden. Ik geloof er dan ook niet in dat verbetering van bovenaf afgedwongen kan worden. De minister moet het samen met KNV Taxi en anderen doen. Het is overigens in het belang van de brancheorganisatie om mee te werken. Anders blijft de taxiwereld een sector die voor het imago vooral afhankelijk is van de bad guys en de mensen die het niet goed doen.

Ik verwijs ook naar wat het Algemeen Dagblad daar veertien dagen geleden over heeft geschreven. Het is opmerkelijk dat uit onderzoek van deze krant een geheel ander beeld opdoemt dan uit de cijfers van de minister. Een paar maanden geleden is met de minister overleg gevoerd over de taxibranche. Toen was het beeld dat het goed ging. Een bijlage van het AD op zaterdag brengt ons echter weer terug bij af. Ik geloof dat de door de krant opgeschreven ervaringen correct zijn. Ik heb als consument dezelfde ervaringen. Vooral in de vier grote steden zijn die ervaringen slecht. Daar moeten wij wat aan doen.

Ik denk niet dat met het vereenvoudigen van de tarieven alleen de problemen worden opgelost. Dat is slechts één element. De beleidsvrijheid voor met name de wethouders in de vier grote steden om verdergaande maatregelen te nemen, is van heel groot belang. De minister refereert aan de motie-Hofstra/Dijksma. Zij zegt bezig te zijn met een inventarisatie van eventuele aanvullende maatregelen. Mijn vraag is of die inventarisatie binnen is. Wanneer kunnen wij die verwachten? Ik neem aan dat de inventarisatie voor de zomer gereed is.

De minister schrijft over het aanpakken van de standplaatsen. De Raad van State wijst de minister erop dat de tarieven geen oplossing vormen als zij dat niet goed organiseert. Als de klant gedwongen wordt om de eerste taxi in de lijn te nemen en fysiek-agressief bejegend wordt als die de tweede of de derde taxi wil nemen, blijft het mis gaan. Kennelijk heeft de minister daarover afspraken gemaakt. Zij wijst daarop in de memorie van toelichting. Kan de minister aangeven hoe het er straks in de vier grote steden uit gaat zien?

In de ogen van mijn fractie is het heel belangrijk dat Den Haag op een andere manier toezicht houdt. Er zijn vandaag allerlei suggesties gedaan, over tarieven, dak en deur. Ik vind dat een vorm van "overregelen". Alsof de Tweede Kamer moet vaststellen welke afmetingen het licht moet hebben op het dak van een taxi of wat er op een portier mag staan. Straks wordt er nog voorgesteld om het lettertype vast te stellen met het oog op de leesbaarheid. Daar gaat het niet om. De minister moet een cultuuromslag afdwingen. Daar heeft zij haar mensen voor. Die moet de minister eindelijk eens met meer kracht inzetten. Het is eigenlijk te gek voor woorden dat het Algemeen Dagblad beter in staat is de schrik door die wereld te laten gaan dan de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De kans dat je als taxichauffeur gegrepen wordt omdat je de boel belazert, moet groter worden. Daar heb je die deur en dat daklicht niet voor nodig. Je moet af en toe het idee hebben dat er een geheime inspecteur in je auto zit, want dan heb je een groot probleem. Ik ben er dus voor dat wij die zaak hard aanpakken. Dat moeten wij doen met de instrumenten die wij al hebben. Ik wil overregulering voorkomen. Laten wij de "stick" die de minister heeft, namelijk de

inspectie, eens optuigen. Dan is de kans dat je gepakt wordt groter en zijn de gevolgen ook groter. Chauffeurs moeten weten dat zij nooit meer in de taxi zitten, als zij het verkeerd doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): U gebruikt nu een beetje de retorische truc van de overdrijving. Ik heb alleen gezegd dat de prijs op een grotere afstand zichtbaar moet zijn, opdat er prijsconcurrentie kan ontstaan. U pleit voor handhaving, maar de prijs is vrij. Die kan de chauffeur zelf bepalen. Er moet dus prijsconcurrentie ontstaan om te voorkomen dat de prijzen blijven stijgen. Daarom moet de prijs op een grotere afstand zichtbaar zijn. Hoe de taxichauffeur dat regelt, is zijn zaak. Daar wil ik mij als wetgever helemaal niet mee bemoeien.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Er zijn taxibedrijven die gewoon adverteren met hun tarieven. Dat soort dingen moet je aan de markt overlaten. Ik ben het ermee eens dat je een leesbril moet hebben om het kaartje, waar wij indertijd zo blij mee waren, te kunnen lezen. Misschien kunnen wij in overleg met de branche eens kijken wat daaraan te doen valt. Je zou ook kunnen denken aan borden bij de standplaatsen waarop de verschillende bedrijven hun prijzen vermelden. Dat hoeft niet op de taxi te gebeuren; er kan ook ruimte voor vrijgemaakt worden bij de halteplaatsen. Moet je vanuit de Tweede Kamer voorschrijven hoe er geconcurrereerd wordt? Ik denk dat wij dat niet moeten doen. Wij moeten alleen de excessen aanpakken. Wij verliezen ons zo in bemoeizucht bij het organiseren van de markt dat wij de zuivere taak van de overheid, namelijk het hard aanpakken van de excessen, voortdurend vergeten. Daar moet de minister zich op concentreren.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Wij moeten inderdaad de excessen aanpakken, maar wij moeten ook de markt nog organiseren. Daar lijkt u toch te veel aan voorbij te gaan. Om die markt te organiseren, heb je "incentives" nodig. Er moet op prijs geconcurrereerd worden. Het stelt mij echt teleur dat u zich daar niet meer voor inzet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik ben het ermee eens dat de markt georganiseerd moet worden, maar dat moet de overheid niet doen. De markt moet zichzelf organiseren. Je kunt allerlei randvoorwaarden creëren en daar kun je in overleg met de organisaties afspraken over maken. De prijs moet zichtbaar zijn, maar wij moeten hier niet afspreken op welke manier dat moet gebeuren. Ik vind het niet erg dat het in Enschede anders wordt vormgegeven dan in Den Haag. In Den Haag vind ik het veel belangrijker om dat te weten. Ik zeg het u maar eerlijk: in Enschede stap ik met een veel geruster hart in de taxi dan hier. Het moet dus duidelijker worden voor de consument, maar wij moeten niet zeggen dat het op het portier moet of op het dak. Wij moeten onze taak een beetje in de gaten blijven houden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben het niet eens met de uitspraak van de heer Duyvendak over de truc van de retoriek. Ik vond dat u net aardig op stoom was gekomen. In de nota naar aanleiding van het verslag staat dat het idee van het daklicht, dat overigens vanuit de sector is gekomen, niet goed is. Wij moeten duidelijk maken dat er allerlei mogelijkheden zijn. Wij willen graag

## Dijksma

dat de minister met de branche gaat spreken over de ideeën die er leven. Ik heb u er zojuist op betrupt dat u ook wat aardige ideeën hebt. Wij verkeren dus in goed gezelschap.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het punt is alleen dat ik mij er gewoon niet mee wil bemoeien en het aan de sector wil overlaten. Natuurlijk moet er helderheid komen over de concurrentie op prijs. Die moet voor consumenten echt zichtbaar zijn. Dat vind ik een prachtig uitgangspunt. Dat moeten wij hanteren en vastleggen. Alleen, wij moeten niet zeggen hoe dat moet gebeuren. Eerlijk gezegd vind ik dat wij langzamerhand met al dit soort mooie ideeetjes in het verkeerde debat terechtkomen. Wij leiden het debat namelijk af van de kerntaak van de overheid: controle uitoefenen op de naleving van regels. Daarvoor moet de minister zich meer inzetten. Dat betekent dat de minister haar inspectie aan het werk moet gaan zetten. Ik meen dat dat te weinig gebeurt. Het is ongelukkig dat het Algemeen Dagblad dingen boven tafel haalt...

De **voorzitter**: Dat hebt u al gezegd. Wij moeten nu wat vaart maken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): I rest my case, voorzitter.

De **voorzitter**: Ik wil het hierbij laten. Ik zeg eerlijk dat ik nu wat strenger, maar uiteraard vriendelijk voorzit, omdat wij een heel zware agenda hebben voor overdag. Soms is het gemakkelijker dingen wat te laten lopen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wil één zin tegen mevrouw Dijksma zeggen, voorzitter.

De **voorzitter**: Oké.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik denk dat wij het erover eens zijn dat er bij de sector goede ideeën leven die de moeite waard zijn om door de minister te worden bestudeerd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja.

De heer **Van der Sande** (VVD): Voorzitter. Graag start ik met mij aan te sluiten bij de woorden van afgevaardigde Dijksma en de in mijn ogen zeer liberale standpunten die zij heeft geuit over de zichtbaarheid van de tarieven. Ik weet ook zeker dat collega Hofstra, die ik vandaag in dit debat mag vervangen, er ook erg gelukkig mee zal zijn. Wij moeten inderdaad ervoor waken dat Den Haag weer eens gaat bepalen hoe het allemaal moet. Zoals bekend, staat bij liberalen, met name de VVD-fractie, keuzevrijheid in beginsel voorop. In onze ogen heeft de burger echter geen keuzevrijheid als hij een taxi wil nemen, want de klant wordt, zoals vandaag al een aantal keren is opgemerkt, dikwijls gedwongen plaats te nemen in de voorste taxi van de rij. Hij moet maar afwachten wat de prijs en de kwaliteit van het gebodene zijn en of die daadwerkelijk aan de verwachting voldoen. In deze in onze ogen ongewenste situatie willen wij verandering brengen. Daarom heeft de VVD-fractie recentelijk nog gepleit voor een grotere rol voor de gemeente bij de problematiek van de straattaxi. Langzaamaan kun je zien dat de lokale aanpak werkt. In Rotterdam en met name

ook in Amsterdam is men hard bezig om de kwaliteit van de taximarkt te verbeteren. Hierbij valt juist ook in samenwerking met de branche te denken aan het instellen van keurmerken en het verbieden van het weigeren van korte ritten.

De VVD-fractie ondersteunt het voorliggende wetsvoorstel. Met dit wetsvoorstel wordt de transparantie voor de consument vergroot, en dat is noodzakelijk. Een situatie waarin een ritprijs zeer ondoorzichtig is, is ongewenst. En laten wij wel zijn, dat is op dit moment een ritprijs in het straattaxivervoer. In dit wetsvoorstel wordt de ritprijs alleen bepaald door de lengte van de rit en niet meer door de duur ervan. Onze fractie acht dat een verbetering. Deze verbetering van de transparantie voor de consument in combinatie met lokaal maatwerk, zal het taxivervoer volgens de VVD-fractie aantrekkelijker maken. Er moet echter voor worden gewaakt dat het Rijk de hele markt opnieuw dichttimmerd, dus dat wij vanuit Den Haag gaan bepalen hoe die markt volledig moet worden gevormd. Juist nu wij zien dat maatwerk werkt, moet Den Haag niet op de stoel van lokale bestuurders of de branche gaan zitten. De memorie van toelichting lezend, maken wij ons daarover wat zorgen. In de ogen van de VVD-fractie leveren wij het maatwerk in de vorm van de tariefstructuur en de minimale eisen aan het kenbaar maken van deze tarieven. Lokale bestuurders en vooral de markt zelf zijn prima in staat, hieraan nader invulling te geven. Wij krijgen graag van de minister de bevestiging dat zij onze visie deelt.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik probeer al langere tijd om de taximarkt transparanter te maken en beter te structureren. Ik ben het namelijk helemaal eens met de opmerking van de heer Duyvendak dat de liberalisering van de taximarkt niet de meest succesvolle liberalisering is. Dit voorbeeld laat maar weer eens zien dat je niet alle markten moet willen liberaliseren, maar dat je nauwkeurig moet bepalen of een markt daarvoor geschikt is. Liberalisering is namelijk geen doel, maar een middel.

Sinds de liberalisering van de taximarkt is er wel veel gebeurd. Wij hebben ons immers bekommerd om de kwaliteit en de chauffeur. En met dit voorstel proberen wij een transparante tariefstructuur te realiseren. Daarmee plaatsen wij de klant echt in het middelpunt van de aandacht. Dat was nodig, want tot nu toe hebben wij ons vooral beziggehouden met de taxi-ondernemingen. Als het niet beter wordt voor de consument, wordt het voor de taxibranche zelf ook nooit beter. Al met al ben ik dus blij dat wij vandaag met elkaar over die transparante tariefstructuur kunnen praten.

De huidige opbouw van de ritprijzen in het straattaxivervoer is ondoorzichtig. Uit consumentenonderzoek is gebleken dat consumenten geen idee hebben wat ze voor een rit moeten gaan betalen wanneer ze in een taxi stappen. Dat is alleen maar duidelijk als er wordt gewerkt met vaste ritprijzen zoals voor de rit Den Haag-Schiphol.

Ik begrijp niet waarom mevrouw Dijksma zegt dat mijn voorstel voor een nieuwe tariefstructuur ondoorzichtig zou zijn. Dat is nu juist niet zo. Wij halen de factor tijd uit de opbouw van de tarieven. Dat doet de branche overigens in haar vaste tarieven zelf ook. Als een klant met drie elementen rekening moet houden, kan hij echt niet zelf bepalen wat een rit gaat kosten. Ik ben het dus

## Peijs

niet eens met de opmerking van mevrouw Dijkma dat wij deze nieuwe tariefopbouw niet moeten invoeren.

Wij werken inmiddels twee jaar aan dit voorstel. In die tijd is uit en te na overlegd met de branche. Pas toen de branche een nieuwe voorzitter kreeg, bleek dat KNV Taxi, ook al steunde die het voorstel eerder wel, het voorstel niet langer kon steunen. Toen KNV Taxi van standpunt veranderde, was het voorstel al aan de Kamer voorgelegd.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb niet gezegd dat het systeem door dit voorstel ondoorzichtiger wordt. Ik constateerde alleen maar dat er in de branche weinig draagvlak is voor het voorstel en dat dat wel eens een groot probleem kan worden.

Ik wil de minister verder vragen om niet op de man te spelen als iemand kritiek heeft. Zij zegt namelijk: die branche was het altijd met ons eens, maar dan komt er een nieuwe voorzitter en gaat het allemaal mis. De heer Zaaijer, de nieuwe voorzitter, zou er volgens haar dus voor verantwoordelijkheid zijn dat de eerdere overeenstemming is verdwenen. Dat is toch geen manier van debatteren!

Minister **Peijs**: Ik ben het niet met mevrouw Dijkma eens. Wij hebben twee jaar met de branche overlegd over een variant die door de branche zelf is voorgesteld. Het ministerie mocht er dan ook van uitgaan dat het voorstel door de branche werd gedragen. Toen het voorstel bij de Kamer lag, bleek plotseling dat de branche het voorstel toch niet steunde. Ik heb de branche vervolgens voorgesteld om een jaar met dit systeem te gaan werken en daarna te evalueren hoe het heeft gewerkt. Niemand weet namelijk precies hoe het systeem in de praktijk uitwerkt, ook al hebben wij onderzoeken laten doen en zijn de Consumentenbond, Rover en de ANWB positief over de nieuwe opbouw van de tarieven, omdat die zo inzichtelijk is voor de klant. Wij hadden de klant centraal staan, want dit keer stond niet de onderneming centraal. Wij zijn uitgegaan van een budgetneutrale opbouw voor de onderneming en daarna hebben wij de klant centraal gezet. Ik wil graag dat wij dit inderdaad doen. Laten wij het in de praktijk brengen. Ik zeg toe dat wij na een redelijk korte termijn, namelijk een jaar, met elkaar kijken hoe het heeft gewerkt. Zijn ondernemers erop achteruit gegaan? Ik denk niet dat dit het geval is, want de factor tijd zit ook niet in hun vaste tariefopbouw. Ik kan mij voorstellen dat wij afwachten hoe het gaat werken. Wij zijn absoluut bereid om na een jaar met de ondernemingen te kijken hoe het uitwerkt in de branche. Werkt het niet, dan veranderen wij het.

Op dit ogenblik is dit de beste structuur. De branche zegt weliswaar dat het anders moet, maar de branche geeft niet aan hoe het dan wél moet. Dan heb ik een probleem. Aanvankelijk hebben wij met zijn allen vastgesteld dat het een goed idee is om de tijd buiten beschouwing te laten. Er zijn namelijk maar twee elementen waardoor het tarief wordt bepaald. Het is mogelijk dat een taxichauffeur verschillende kaarten heeft, zodat hij hogere tarieven kan rekenen als hij meer tijd nodig denkt te hebben, bijvoorbeeld in de spits. Hij kan daarin variëren. De chauffeur heeft allerlei mogelijkheden om zich aan te passen aan de omstandigheden en om de factor tijd op een andere manier dan in de berekening in aanmerking te nemen.

Dit voorstel verdient een kans, temeer daar niemand een beter voorstel heeft. Alle onderzoeken wijzen uit dat dit gaat werken. Als wij de regeling hebben uitgewerkt, kan de branche meepraten over de precieze invulling in het Overlegorgaan Personenvervoer. Laten wij het een jaar laten draaien om er ervaring mee op te doen en om te kijken hoe het uitwerkt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Voorzitter, ik probeer het nog één keer. Het lijkt mij evident dat de klant centraal moet staan. Als de branche zegt dat de klant ook een probleem krijgt zodra deze tariefstructuur wordt ingevoerd, hebt u ook een probleem, naar ik aanneem. In hoeverre telt voor u dat er draagvlak moet zijn bij de branche zelf? Als men een alternatief had, kreeg dat nog een kans bij u?

Minister **Peijs**: Op een zeker moment moeten wij besluiten. Wij zijn hier meer dan twee jaar mee bezig. Tot nog toe is er geen beter voorstel. Ook de branche heeft geen ander voorstel op tafel gelegd. De branche heeft alleen gezegd dat de tijd er weer in moet. Als ik weer drie elementen in de opbouw krijg, dan is dat niet duidelijk voor de consument. Laten wij het nu een jaar proberen. Laten wij kijken hoe het afloopt met de klant en de ondernemer. Er ligt geen alternatief voorstel op tafel. Wij kunnen dan weer helemaal opnieuw beginnen met studeren.

De hele Kamer pleit ervoor, te zorgen dat het gemakkelijker wordt en dat de klant niet aan de taxichauffeur hoeft te vragen wat het kost van hier naar daar, maar dat het in één oogopslag duidelijk is. Wij constateren allemaal, ook de pers, dat er in deze branche iets moet worden gedaan aan de transparantie van tarieven. Daarom verzoek ik de Kamer dringend om het hele pakket af te ronden dat destijds op tafel is gelegd en waarvan de tariefstructuur een van de belangrijkste onderdelen is. Er is geen sprake van dat wij dat van bovenaf hebben afgedwongen. Vanaf het allereerste begin hebben wij dat in samenspraak gedaan met de branche. De branche komt ook aan bod als de ministeriële regeling klaar is via het overlegorgaan.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik kom even terug op de voorzitterswisseling bij KNV Taxi. De discussie met welke KNV Taxi wij nu van doen hebben, is niet aan de orde. Tijdens een algemeen overleg heb ik vastgesteld dat de minister met de voorzitter van KNV Taxi heeft gesproken. Tijdens dit algemeen overleg heeft zij gezegd dat zij buitengewoon veel vertrouwen heeft in deze voorzitter. Dat wil ik hier toch even hebben opgemerkt. Het is dus niet uitgesloten dat er binnen KNV Taxi een andere wind gaat waaien. Het is mogelijk dat er goede ideeën leven. De minister wil voor de regeling een proefperiode van een jaar hanteren. Vindt overleg plaats over de regeling met de voorzitter van KNV Taxi voordat deze in werking treedt? Hoe verhoudt zich dit tot de proefperiode van een jaar inzake het tarief?

Minister **Peijs**: Er gaat bij ons geen enkele regeling de deur uit voordat met de branche is gesproken. Daar bestaat dat overlegorgaan voor. Als de Kamer dat wil, wil ik de regeling best ter informatie toesturen. Ik denk echter dat er ook een keer moet worden doorgepakkt met deze ministeriële regeling. Wij moeten nu aan de slag. Als de regeling een jaar in werking is, kunnen wij met elkaar spreken over de vraag of deze heeft uitgewerkt

## Peijs

zoals wij dat wilden. Deze toezegging van mij staat er borg voor dat wij iets kunnen veranderen als de regeling na een jaar niet blijkt te werken. Met het oog daarop is het ook handig om voor een ministeriële regeling te kiezen, want die kunnen wij sneller veranderen dan een AMvB. Daarom is hiervoor gekozen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dat is een misverstand. Op zich kan een AMvB even snel worden gewijzigd als een ministeriële regeling, als de Kamer van mening is dat de minister haar werk goed doet en geen behoefte heeft aan discussie hierover. Dat is het type AMvB dat ik heb voorgesteld. Als de Kamer aan de rem trekt omdat er iets gebeurt wat zij niet ziet zitten, kan het langer duren. Dan is daar politiek echter ook alle reden toe. Dat is het verschil. Er is geen sprake van verschil in tempo als de Kamer de minister steunt.

Minister **Peijs**: Ik denk dat er inhoudelijk geen enkele reden is om voor een AMvB te kiezen. Ik denk dat de Kamer geen AMvB wil vanwege de inhoud van de ministeriële regeling, maar omdat zij mee wil praten. Ik wil de ministeriële regeling best ter informatie aan de Kamer sturen zodat zij een signaal kan geven als er iets in staat waar zij helemaal niet kan leven. Ik ben helemaal niet van plan om enge dingen in die regeling te zetten. Ik moet de zaak echter wel dichttimmeren, want ook de taxibranche moet weten waar zij aan toe is. Ik denk dat wij het systeem zijn werk moeten laten doen. Wij moeten aan de slag zodat het systeem zichzelf in de praktijk kan bewijzen.

Ik weet ongeveer wat er in het amendement van de heer Duyvendak staat, maar ik heb het niet gelezen. Ik kan er dus nog niets over zeggen. Ik heb een motie van de heer Duyvendak gezien, maar geen amendement.

De **voorzitter**: Het amendement is naar mijn informatie op 4 april jongstleden gedrukt.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dan zijn er weer gekke dingen gebeurd. Ik heb een amendement ingediend. Dat is gisteren rondgestuurd, dus ik neem aan dat de minister het heeft gezien. Het amendement gaat over de kwestie ministeriële regeling versus AMvB. Daarnaast heb ik een motie gemaild aan de andere woordvoerders, maar niet aan de minister. Ik overweeg die motie in tweede termijn in te dienen. Ik ben wel benieuwd hoe die dan bij haar terecht is gekomen.

Minister **Peijs**: De gangen in Den Haag zijn ondoordringbaar, mijnheer Duyvendak. Ik vraag mij ook wel eens af hoe informatie ergens terecht komt.

De **voorzitter**: Wij gaan nu niet praten over een niet-ingediende motie. Het amendement op stuk nr. 8 is gewoon onderdeel van de beraadslaging.

Minister **Peijs**: Het volgende punt is het aangeven van de prijs op de taxi. De heer Mastwijk vindt dat de prijs op een lichtbak moet worden aangegeven. Ik zie heel vaak taxi's rijden met een kapotte lichtbak, dus dan kan geen prijs meer worden aangegeven. Ik wil eigenlijk niet vastleggen hoe de prijs moet worden aangegeven. Het gaat erom dat het tarief duidelijk leesbaar is. De drie meter die wij hadden aangegeven, is ongeveer de afstand die een oogspecialist hanteert tot de kaart om te

zien of je een bril nodig hebt of niet. Daarom stond er drie meter. Het mag van mij ook vijf meter zijn. Als de heer Duyvendak dat een betere afstand lijkt, vind ik dat goed. Het is misschien het beste dat wij uitspreken dat het tarief heel duidelijk leesbaar moet zijn. Ik ben het eens met mevrouw Dijkma dat er verschillende manieren om de prijs aan te geven zijn en dat er veel creativiteit kan worden gevonden. Wij moeten inderdaad helemaal niet voorschrijven hoe dat moet. Wij hoeven alleen maar vast te leggen dat het tarief op een bepaalde afstand heel goed leesbaar moet zijn.

De TomTom is een belangrijke zaak en de invoering daarvan zou de administratieve lasten voor de taxi-ondernemingen zeer verhogen. Op het ogenblik wordt er gesproken over een boardcomputer in de toekomst. Misschien kunnen wij het daarmee combineren. Op dit moment zie ik dit onderdeel evenwel als een verantwoordelijkheid van de taxibedrijven zelf.

Mevrouw Dijkma heeft nog gesproken over de cijfers van het AD. Zij dacht dat die anders waren dan die van mij. Dat zou kunnen, want de AD-test was een beperkte landelijke test van 100 ritten. Overigens gaf die wel een heel duidelijk signaal. Er sprong uit dat het vooral over verkeersovertredingen ging. Die kunnen wij vanuit Den Haag echter niet voorkomen. In de stad moet de politie namelijk voor de handhaving zorgen. Verkeersovertredingen vallen echt onder de lokale handhaving door de politie.

Het onderzoek dat het ministerie heeft gedaan, is meerjarig en veel uitgebreider dan dat van het AD. Wij hebben ook niet het element verkeersveiligheid meegenomen, omdat dit geen rijkstaak is. Ook de onderzoeken door Amsterdam en De Telegraaf weken qua klantenwaardering niet veel af van de onderzoeken die het ministerie heeft uitgevoerd. Op het ogenblik is de waardering ruim een zeven.

Mevrouw Dijkma heeft expliciet gesproken over de inspectie. Welnu, de inspectie is zeer duidelijk en zeer uitgebreid ingezet op dit taxidossier. Ik denk wel dat wij ervoor moeten oppassen dat wij niet aan de hand van elk dossier zeggen dat er een enorme inzet van de inspectie nodig is. Ik denk dat wij "overall" moeten nagaan of dit het meest ernstige probleem is. Ik heb namelijk nog meer in mijn portefeuille, zoals luchtvaart en ander personenvervoer. Ik noem nog de treinen en het spoor, alsook de veiligheid op het spoor. Er is dus geen onbeperkte inspectie. Gezien de omvang van deze branche, hebben wij een enorm aantal mensen voor de inspectie. Sinds 1 januari wordt er zeer streng en zeer intensief gecontroleerd. Wij handhaven de intensiteit van de inspectie vooral in de grote steden. Dat gebeurt wisselend in het hele land. Ik meen dat dit tot nu toe heel veel heeft opgeleverd. Wij moeten de zaken dan ook wel in hun perspectief blijven zien.

Wij beschikken ook over mysteryinspecteurs, die vermomd als niet-inspecteur bij taxichauffeurs instappen om te kijken naar dingen die ons aangaan. Zo kan een taxichauffeur niet worden aangehouden vanwege het rijden door het rode licht. Daar hebben wij immers de bevoegdheid niet voor. Dat geldt wel voor de typische taxionderwerpen, zoals het examen, het maximumtarief en de klachtenregeling die zichtbaar moeten zijn.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De minister zegt nu wel dat wij niet elke keer de inspectie overal op moeten willen zetten, maar ik wijs haar erop dat ik nooit eerder gepleit



## Peijs

heb voor een uitbreiding van de inspectie, behalve voor dit dossier. Dit is het enige dossier waarbij ik daarvoor pleit. In tegenstelling tot wat de minister zegt, is de reden hiervoor dat wij in het verleden met de inspectie zelf gesproken hebben over de taken van de inspectie. Dat doen wij een keer per jaar. Ik heb in dat contact gevraagd in hoeverre het controleren van met name de straattaxi prioriteit heeft. Ik kreeg een antwoord in exact dezelfde bewoordingen als de minister nu geeft, namelijk dat er zo veel andere zaken zijn, zoals de veiligheid op het spoor en in de luchtvaart, waaraan meer prioriteit is verleend. Als er zo'n geweldige inzet is, wil ik graag weten hoeveel extra mensen er in de afgelopen periode structureel op het taxivervoer gezet zijn, waarom de minister in de memorie van toelichting juist zegt dat zij helemaal niet inziet dat een structurele extra handhaving door de inspectie noodzakelijk is en dat zij eigenlijk alleen maar voor tijdelijke extra inzet kiest. Dit is toch wel iets anders dan die geweldig grote inzet zoals zij die nu doet voorkomen.

**Minister Peijs:** Er is sinds 1 januari jongstleden een geïntensiveerde en heel zware inspectie op de taxiwereld. Vanaf 10 januari jongstleden is er in alle grote steden zeer intensief geïnspecteerd. Die inspectie wordt voorlopig gehandhaafd. Af en toe gaat men als een soort vliegende brigade door het hele land. In tweede termijn kan ik u vertellen hoeveel het er precies zijn. De taxi wordt in elk geval heel intensief geïnspecteerd.

**Mevrouw Dijkma (PvdA):** Het probleem is dat u nu een heel ander verhaal houdt dan in uw brief staat. In uw brief schrijft u dat de invoering van de transparante tariefstructuur niet tot een wijziging in de handavingsspanningen van de IVW leidt. Behoudens een beleids-ondersteunende tijdelijke extra inzet bij de invoering is naar uw verwachting geen extra handavingsinzet nodig. Met andere woorden: de mensen die in januari zijn gekomen, doen het nu een tijdje en vervolgens verdwijnen zij weer. Dat is toch het eerlijke verhaal?

**Minister Peijs:** Nee, dat is niet het eerlijke verhaal. Je moet eerst vragen hoe lang tijdelijk is. Tijdelijk is een geruime tijd, omdat wij zien dat het nodig is voor de kwaliteit van de taxi. Wij allen willen die kwaliteit. Er zijn bovendien convenanten afgesloten met de grote steden. In die convenanten staat dat de taken van de inspectie, taken die de inspectie onmogelijk ten eeuwigde dagen kan volhouden, voor een groot deel worden overgenomen door de politie in de grote steden. Ik ben het met de Kamer eens dat daar de grootste problemen liggen. Dat wil niet zeggen dat er in de regio geen problemen zijn, maar in de steden zijn ze het grootst. Daarin voorzien wij door een voortdurende controle op grond van de convenanten met de politie daar.

De heer Mastwijk vroeg naar het overleg met de G4 over de taken en merkte op dat er geen eilanden moeten ontstaan. Ik ben niet voornemens op enigerlei wijze weer een capaciteitsbeleid in te voeren of uit te lokken. Ik ben al een tijd in overleg met de G4 hoe naar hun inzicht de verdeling van de verantwoordelijkheden moet zijn. Zoals men weet, heb ik zeer nadrukkelijk gevraagd precies aan te geven welke extra taken en bevoegdheden, die de rijksoverheid nu heeft, de G4 zouden moeten hebben en welke zij tekortkomen om adequaat te kunnen handhaven en beleid te kunnen voeren voor de taxi. Tot op

heden heb ik van de grote steden nog geen voorstellen ontvangen. Mevrouw Dijkma vroeg of het voor de zomer gebeurt. In sommige grote steden is men nog steeds in onderhandeling over het college. Wij weten op dit moment ook niet wie wij moeten aanspreken. Wij wachten dus totdat er in de grote steden weer wethouders zijn benoemd. Daar is nu voor andere zaken aandacht. Wij zullen echter ons best doen om het voor de zomer bij de Kamer te hebben.

De heer Duyvendak heeft naar het maximumtarief gevraagd. Hij vroeg of ik er ook politiek mee ging bedrijven. Het antwoord is nee. Ik heb het instrument om de belangen van het bedrijf en van de consument goed af te wegen. Ik handhaaf het maximumtarief. Men weet dat het maximumtarief al een aantal jaren, in elk geval zolang als ik op deze stoel zit, is bevroren. Het wordt gehandhaafd om de klant te beschermen tegen excessen. Ik kan mij wel voorstellen dat vervoer door een ondernemer met een grote luxeauto, waarmee men in stijl wordt vervoerd, duurder is dan vervoer met een Smart. Er is een maximumtarief om de klant te beschermen. Tegelijkertijd heeft het deze hoogte om de vrijheid voor ondernemers te waarborgen.

De heer Mastwijk zegt dat wij met de sector moeten praten over de regeling. Dat gaan wij doen in het overlegorgaan.

Ik ben al even ingegaan op het daklicht. De heer Mastwijk vraagt of mijn medewerkers in dezen niet wat creatiever kunnen zijn. Er is geen wet in dit land, mijnheer Mastwijk, of hij is door deze Kamer vastgesteld. In deze Kamer is ook vastgesteld dat rijdende auto's lichten bovenop de auto slechts voor bepaalde doeleinden mogen gebruiken, bijvoorbeeld om aan te geven wat voor soort voertuig het betreft: ambulance, bergingswagen, taxi. Als de auto rijdt, is het voor de verkeersveiligheid niet gewenst dat er verlichte prijzen bovenop staan. Dat is de wet. De heer Mastwijk moet mijn ambtenaren niet verwijten dat zij zich aan de wet houden. Daarvoor zijn zij aangenomen.

Iets anders is het wanneer een taxi op een standplaats staat. Ik zou dat echter graag aan de ondernemer zelf overlaten. De taxi moet dan wel een daklicht én een tariefkaart hebben, want als het daklicht door straatjongetjes kapot gegooid wordt, moet hij natuurlijk wel het tarief kunnen tonen en transparant zijn voor de klant. Als de branche een daklicht een goed idee vindt, kan die zelf naar een creatieve oplossing zoeken.

De heer Mastwijk wil ook graag dat het zonetarief expliciet in de regeling komt en dat dit gepromoot wordt. Ik ben een beetje verbaasd over die opmerking want het zonetarief wordt al expliciet genoemd en dat komt ook in de regeling. Wij hebben de Kamer beloofd dat wij een campagne gaan voeren om alle veranderingen in de taxibranche en de nieuwe, vastgestelde tarieven aan de consumenten door te geven. Het zonetarief wordt daarbij betrokken.

De heer Mastwijk sprak ook over het al dan niet verplicht stellen van een taxameter. Een verlengde vip-auto die nooit als gewone straattaxi rijdt, moet een ontheffingsmogelijkheid hebben. Wat de gewone taxi's betreft, zou ik de Kamer willen herinneren aan de discussie over de chipkaart, de kilometerzones en de zones in de strippenkaarten. Stelt u zich voor dat de taxi een vast tarief heeft voor vijf kilometer en de klant weet dat het adres waar hij moet zijn, slechts drie kilometer rijden is. Dan betaalt hij dus te veel. Ik kan mij best

## Peijs

voorstellen dat de klant dan liever heeft dat de taxameter wordt aangezet. Bij de strippenkaart ging het over negen cent, maar hier gaat het over euro's. Het is goed voor de klant als hij kan kiezen of hij op een zonetarief wil rijden of met de taxameter. In Rotterdam wordt het zonetarief zelfs aangeboden én wordt ook de taxameter aangezet. Als de taxameter een lager bedrag aangeeft dan het zonetarief, kan de klant het bedrag op de taxameter betalen. Dat is klantvriendelijk!

De heer Mastwijk vroeg ook om de visgraatopstelling te bevorderen. Daaraan wordt samen met de G4 gewerkt. Een en ander hangt af van de plaatselijke situatie. Bij Amsterdam CS moet natuurlijk meer mogelijk zijn dan een smal straatje met een opstelplaats voor taxi's. Wij hebben 2 mln. overgedragen naar de grote steden om hen te helpen met het ombouwen van de taxistandplaatsen. Ik ben het helemaal met de Kamer eens dat dit een van de maatregelen is die de ruggengraat vormen van het nieuwe taxibeleid met meer keuze voor de consument.

De nieuwe regeling gaat uit van een budgetair neutraal effect wat de omzet van de taxi's betreft. De ritprijs is een neutrale oplossing. In de spits kan het duurder zijn, maar het is ook mogelijk dat de taxichauffeur een andere kaart in zijn houdertje zet voor de spits, zodat hij er rekening mee kan houden. Op die manier kan heel flexibel worden gewerkt. Zowel voor de klant als voor de ondernemer kan er een echte win-winsituatie ontstaan.

Ik ben het met de heer Van der Sande absoluut eens dat wij niet op de stoel van de markt en van de ondernemer moeten zitten. Wij willen hem graag zo veel mogelijk vrijheid geven. Wel willen wij misstanden aanpakken en waar mogelijk de lokale bestuurders de vrijheid geven om maatwerk te leveren voor hun taxivervoer, zonder dat wij weer muren zetten om steden zoals Amsterdam, Rotterdam en Den Haag.

□

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik val haar bij dat dit een lastig dossier is, niet vanwege de hoge abstractiegraad, maar wel omdat iedereen in Nederland taxi-ervaring heeft en er dus van alles van vindt. Dat maakt het des te lastiger. Je doet het dan ook niet zo gauw goed.

De minister heeft, onder andere in verband met de leesbaarheid van de tarieven, aangegeven dat zij niet van zins is de regeling in beton te gieten. Zij heeft bijvoorbeeld gezegd dat wij misschien alleen maar moeten opschrijven dat het vanaf een bepaalde afstand leesbaar moet zijn. Zij laat in het midden of dat een kaart of een ander middel is. Dat laat zij aan de creativiteit van de branche over. Het is goed dat de regeling straks niet in beton wordt gegoten en dat er ruimte is voor ideeën. De discussie over mogelijkheden om op enig moment de taxameter te laten vervallen, zal te zijner tijd aan de orde komen.

Ik kom bij de regeling in relatie tot de proefperiode. Ik heb begrepen dat de minister overleg zal voeren met de branche. Ik neem aan dat er een regeling uitkomt waarmee ook de sector een jaar wil werken. Ik wil wel graag op enig moment nog met deze minister daarover kunnen spreken, bijvoorbeeld in februari of maart volgend jaar. Anderen in de Kamer zullen dat wellicht op

een eerder moment willen doen. Ik ga ervan uit dat de regeling in overleg met de branche tot stand komt en dat ook de branche – ik noem maar weer de nieuwe voorzitter op het gevaar af dat hij er verlegen van wordt – zal aangeven er veel vertrouwen in te hebben. Als de minister met de branche tot overeenstemming komt om het een jaar te proberen, dan stemmen wij daarmee in.

Dat geldt ook voor de vraag of het een ministeriële regeling of een AMvB moet zijn. Ik ben van mening dat wij het op deze manier moeten proberen. De minister heeft ruimhartig toezeggingen gedaan. Mocht blijken dat het niet goed werkt, dan hebben wij in februari volgend jaar de gelegenheid om het amendement van de heer Duyvendak alsnog in de wet te verwerken.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Er moet mij eerst iets van het hart over de procedure. Je mailt moties naar collega-Kamerleden en die komen bij de minister terecht. Dat is mij wel eens eerder overkomen toen het over Verkeer en Waterstaat ging. In een duale verhouding met het kabinet moet overleg met collega's mogelijk zijn. Ik weet niet hoe het is gegaan, maar je moet erop kunnen vertrouwen dat het niet bij het departement terecht komt. Ik spreek mijn verontrusting hierover uit en doe een oproep aan de collega's om aan deze praktijk een einde te maken.

Ik kom bij mijn amendement om van de ministeriële regeling een AMvB te maken. Ik ben door dit debat niet overtuigd dat een ministeriële regeling verstandig is. De minister heeft toegezegd na een jaar te evalueren en dan naar de Kamer terug te komen. Dat is oké, maar wat gebeurt er daarna? Er kan dan een nieuwe minister zitten die met nieuwe plannen komt en het weer anders wil aanpakken. Dit is een markt die veel mensen raakt, met name ondernemers. Het is van belang dat de Kamer een formele positie heeft om, indien nodig, aan de noodrem te trekken. Tegen de collega's van de fracties van het CDA en de VVD wil ik nog het volgende zeggen. Nu zit u aan de kant van het kabinet, maar ook dat kan veranderen. Misschien hebt u dan behoefte om er in de Kamer over te spreken en hebt u dan behoefte aan een wat formelere positie om dat te kunnen doen. Als u het amendement verwerpt, sluit u die mogelijkheid uit.

Tot slot de kwestie van de zichtbaarheid. Ik ben blij dat de minister heeft aangegeven het ook van belang te vinden dat het tarief vanaf vijf meter zichtbaar is. Tegelijkertijd heeft zij het gehad over kaartjes in houders die wel verwisseld kunnen worden. Mijn punt is nu juist dat die kaartjes niet zichtbaar zijn vanaf vijf meter. Ik hecht er dan ook aan dat de Kamer zich op dit punt bij motie helder uitsprekt. Overigens laat deze motie geheel in het midden op welke manier die zichtbaarheid geregeld wordt. Het gaat mij erom dat er sprake is van zichtbaarheid vanaf vijf meter. Wie de tekst letterlijk tot zich neemt, ziet dat het zelfs niet eens op de taxi zou behoeven te worden aangebracht, maar dat het ook op een andere manier zou kunnen.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

## Duyvendak

overwegende dat tarieven een belangrijke factor zijn in de keuze van consumenten tussen verschillende taxi's op een standplaats;

overwegende dat een echt vrije keuze door de consument alleen mogelijk is als de tarieven van een grote afstand goed zichtbaar zijn;

constaterende dat de huidige modeltarievenkaart daarvoor niet voldoet;

verzoekt de regering, in de voorschriften voor het zichtbaar maken van taxitarieven op te nemen dat de tarieven van individuele taxi's vanaf minimaal vijf meter afstand zichtbaar moeten zijn om te bewerkstelligen dat consumenten daadwerkelijk een vrije keuze tussen verschillende taxi's kunnen maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 9 (30321).

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter, u dacht natuurlijk dat mevrouw Dijksma altijd het laatste woord had, maar dat is gelukkig niet zo, aangezien wij hopen dat de minister in haar tweede termijn zich nog zal revancheren op ten minste twee onderwerpen die wij hier in de discussie hebben aangesneden.

Mijn fractie heeft geen problemen met het voorliggende wetsvoorstel, maar wel met een eventuele uitwerking in een ministeriële regeling, zoals de minister voorstaat. Ik vind het op zichzelf heel goed dat zij bereid is die regeling voor te leggen aan de Kamer, maar mij viel wel de zuinige wijze op, waarop zij dat deed. Het ging in de trant van: dan kan de Kamer er nog even naar kijken en dan gaan wij daarna toch vooral verder, aangezien er eigenlijk toch niemand is die bezwaren tegen de inhoud kan hebben. Nou, juist wel, zou ik zeggen. Dat is ook precies het probleem. Misschien hebben wij juist wel bezwaren tegen de wijze waarop de minister dat wetsvoorstel uitwerkt. Dan is er dus bezwaar tegen de inhoud. Wij zien helaas wel vaker dat wij hier te maken hebben met wetsvoorstellen die op zichzelf juist zijn, maar waaraan vervolgens een administratieve last wordt verbonden waar wij niet op zitten te wachten. Vandaar dat mijn fractie het op prijs stelt er vooraf wel kennis van te kunnen nemen. Wij hebben dan ook de neiging om het amendement van de heer Duyvendak te steunen. Weliswaar kan daardoor een AMvB wellicht wat minder flexibel worden gewijzigd, maar biedt het wel de mogelijkheid aan de Kamer om haar zegje erover te doen.

Dan het punt van de zichtbaarheid. Als de minister hier toezegt dat vanaf enige meters het tarief zichtbaar moet zijn, meen ik dat wij daarmee ook meteen uitgeregeld moeten zijn. Het is goed dat de zichtbaarheid voorop wordt gesteld, maar hoe men dat verder regelt zal mij eerlijk gezegd worst wezen. Mag die uitdrukking overigens, voorzitter?

**De voorzitter:** Worst zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Worst zijn. Maar ja, het taalgebruik vraagt er natuurlijk om dat als je een frivool woord uitspreekt, je dat dan ook doet zoals de mensen in het land dat zelf ook doen.

**De voorzitter:** Oké, oké.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Waar de minister en ik het niet over eens zijn, is het punt van de handhaving. In de memorie van toelichting staat een heel ander feitelijk relaas vergeleken met de schwing die de minister er nu aan geeft. Dat is politiek natuurlijk wel handig, want dan kun je in het debat spreken over een forse ingreep en zeggen dat iets tijdelijk is, maar wat is tijdelijk? Dan kun je dus de illusie creëren dat de inspectie-inzet groots en meeslepend is. Ik wil echter wel weten of dat ook de praktijk is. Ik wil daarom van de minister weten om hoeveel extra mensen het gaat en voor hoelang, want dan pas weet ik of hetgeen zij zegt waar is. Vooralsnog kies ik er toch maar voor op dit punt een motie in te dienen. Mijn fractie is namelijk van mening dat er structureel een extra inzet nodig is voor deze sector. De minister moet dat desnoods maar uit haar eigen bureaucratie weghalen. Dat is voor dit kabinet toch een eitje, gezien het motto van het kabinet? Ik wil de volgende motie indienen.

---

## Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Verkeer en Waterstaat hooguit een tijdelijke extra inzet van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) in het toezicht houden op de taxibranche voorstaat;

constaterende dat het succes van nieuw te nemen maatregelen om de kwaliteit van het straattaxivervoer te verbeteren mede afhankelijk is van een verscherpte handhaving door de inspectie;

verzoekt de minister, nog voor de zomer te komen met een voorstel voor een structurele extra handavingsinzet van de IVW op het straattaxivervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 10 (30321).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

**De voorzitter:** Het woord is aan de minister. Ik wilde net zeggen: de meter loopt door.

Minister **Peijs:** Dat hebben wij net afgeschaft en ik heb maar heel weinig kilometers afgelegd.

**De voorzitter:** Ik heb niets gezegd.

## Peijs

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik heb heel weinig kilometers af te leggen!

Ik ben mij er niet van bewust dat ik de restricties die mevrouw Dijkma voelt, in de ministeriële regeling heb gelegd. Als ik dat wel heb gedaan, spijt mij dat. De ministeriële regeling komt naar de Kamer. Als de Kamer denkt dat er iets in het overleg met de branche niet goed is gegaan, kan de Kamer daarop terugkomen. De regeling geeft zowel de Kamer, als het ministerie meer flexibiliteit als wij na een jaar vaststellen dat het niet goed is gegaan is met de tarieven. Het is toch de bedoeling dat wij dan kunnen bijsturen? Daarom wil ik voorstellen toch over te gaan tot die ministeriële regeling, zodat wij straks, als er klachten komen uit de taxibranche of van de consumenten, daar snel iets aan kunnen doen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Dank voor deze toezegging, maar is dit een eenmalige toezegging of moet het gebruikt worden als het gaat om ministeriële regelingen rondom de taxi's, dat de Kamer die vooraf even ziet?

Minister **Peijs**: Ik wil het niet in zijn algemeenheid toezeggen voor alle ministeriële regelingen, maar aangezien het bij de taxi zeer gevoelig ligt, wil ik dat voor de ministeriële regelingen voor de taxi's wel toezeggen.

Mevrouw Dijkma sprak over de zichtbaarheid. Ik wil het zo algemeen mogelijk stellen: de tarieven moeten zichtbaar zijn. Ik denk dat de heer Van der Sande ook niet wil dat wij hier regelen hoe dat precies moet gebeuren.

Ik denk dat de kracht van de handhaving bij de taxi is dat deze fluctueert, zodat niemand weet waar hij op kan rekenen. De ene keer is er volop bezetting in de steden, de andere keer gaan zij het land in. Er zijn heel duidelijke afspraken gemaakt in de convenanten die met de grote steden zijn gesloten. Ik denk dat de inzet voor dit jaar wordt gecontinueerd, omdat wij in een totaal nieuwe situatie zitten, maar dat er voor extra inzet geen aanleiding is. Ik hoop dat ik de heer Duyvendak met de toezegging over de ministeriële regeling heb kunnen geruststellen.

De heer Mastwijk ziet de creativiteit in de branche gehonoreerd door een algemene vaststelling wat moet, waarbij het bij stilstaan eventueel op het daklicht kan. Hij sprak over een proefperiode tot volgend jaar februari-maart, maar ik denk dat de nieuwe tariefstructuur pas op 1 januari 2007 in werking treedt en dan is februari wel snel om te evalueren. Dat red ik niet. Als de heer Mastwijk ermee akkoord kan gaan om dit een jaar na het ingaan van de regeling te doen, zijn wij het eens.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat kan ik. Ik sprak slechts de hoop uit dat wij daarover met deze minister kunnen discussiëren, maar dat mag ook in 2008.

Minister **Peijs**: Dat lijkt mij een verzoek om prolongatie. Ik dank de heer Van der Sande voor zijn ondersteuning van het wetsvoorstel.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb nog gevraagd hoeveel extra tijdelijke inzet er is. De minister zegt dat er geen behoefte is aan extra mensen, maar in mijn motie vraag ik om deze tijdelijke inzet structureel te laten zijn.

Minister **Peijs**: Vindt u het goed dat ik u het antwoord daarop schriftelijk doe toekomen?

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dat vind ik prima, maar graag voordat de motie in stemming komt, want ik hoop dat veel mensen die motie gaan steunen.

Minister **Peijs**: Ik hoop dat uiteraard niet, want ik denk dat de handhaving op dit ogenblik zeer adequaat is. Ik moet de aanneming van de motie dan ook ontraden.

De **voorzitter**: Ter vermijding van misverstand, de informatie komt uiteraard voordat er wordt gestemd.

Minister **Peijs**: Dat spreekt vanzelf. De aanneming van de motie van mevrouw Dijkma moet ik dus ontraden, maar de motie van de heer Duyvendak kan ik overnemen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Als mijn motie is overgenomen, trek ik deze uiteraard in.

De **voorzitter**: Aangezien de motie-Duyvendak (30321, nr. 9) is ingetrokken, maakt zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Minister **Peijs**: Ondanks de aanwezigheid van de dochter van de heer Duyvendak kan ik zijn amendement niet overnemen en moet ik de aanneming daarvan ontraden. Ik denk dat de essentie in de wet staat. Zoals ik al heb gezegd, ben ik wel bereid om de ministeriële regeling ter informatie toe te sturen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Omdat u hebt gezegd dat in de praktijk de ministeriële regeling over de taxi naar de Kamer wordt gestuurd voordat zij van kracht wordt, zal ik dat amendement ook intrekken.

De **voorzitter**: Het amendement-Duyvendak (30321, nr. 8) is ingetrokken.

Minister **Peijs**: Dan ben ik aan het eind van mijn Latijn.

De **voorzitter**: Althans wat dit debat betreft, hoop ik van ganser harte.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om aanstaande dinsdag over de ingediende motie en het wetsvoorstel te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van algemene overleggen op 16 maart en 28 maart over **Syrische asielzoekers**.

De **voorzitter**: Bij uitzondering gaan wij uit van dubbele spreektijden, dat wil zeggen vier minuten. Ik zal daar streng de hand aan houden. Het is een VAO, dus eventueel in te dienen moties moeten in de eerste en enige termijn worden ingediend.