

Vergaderjaar 2009–2010

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 38**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 1 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 9 september 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 2009 inzake Uitwerking taxivisie (31 521, nr. 23);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 13 mei 2009 bevattende antwoorden op aanvullende vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de boardcomputer taxi (BCT) (30 421, nr. 27);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juli 2009 inzake boardcomputer Taxi en navigatie- en informatiesystemen (30 421, nr. 28);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 juli 2009 inzake gewijzigde beleidsregel boeteoplegging voor overtredingen van de Arbeidstijdenwet en het Arbeidstijdenbesluit Vervoer door taxi's (31 521, nr. 22);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 mei 2009 inzake beantwoording vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over vip-taxivervoer (31 521, nr. 21);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 4 september 2009 inzake voortgang introductie Boardcomputer Taxi (31 521, nr. 24);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 september 2009 inzake Verlenging taxi-convenant voor G4 (31 521, nr. 25).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Sneep

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

**Voorzitter: Boelhouwer**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Roefs, Aptroot, Roemer, De Mos, Mastwijk, Cramer, Vendrik en Boelhouwer,

en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

De **voorzitter**: Hartelijk welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat, dat wij kortweg zullen betitelen als het «AO Taxi». In eerste termijn geldt een spreektijd van vijf minuten en worden twee interrupties toegestaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Wij zijn in het straattaxidossier op de goede weg. De uitwerking van de taxivisie krijgt in zeer goed overleg met de branche steeds meer vorm. Ik complimenteer daarmee zowel de branche als de staatssecretaris. Er is een duidelijke wil om de branche van het zeer slechte imago af te helpen. Het kaf van het koren scheiden, is de grote opgave in de komende tijd. Instrumenten daarvoor lijken nu aanwezig te zijn. Ik zou zeggen: pak nu door, want de goede taxiondernemers lijden sterk onder de slechte.

Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat er te vaak van uit wordt gegaan dat de problemen zich vooral voordoen in de G4. Echter, niets is minder waar. Op mijn werkbezoek in een middelgrote stad constateerde ik dat de nood daar wellicht nog groter is. Taxibedrijven in middelgrote steden gooien of gooiden de handdoek allang in de ring. Bonafide taxibedrijven hebben de straattaxi al opgegeven. De markt is ook daar volkomen verziekt. Je wilt niet weten wat zich daar op de stationsstandplaatsen afspeelt. Ritprijzen worden overboden en intimidatie is daarbij aan de orde van de dag. Maar ook het tegenovergestelde doet zich voor: taxi-chauffeurs die zich de gehele dag ophouden op de taxistandplaats en slechts een enkele rit per dag maken. Je kunt ernaar raden wat zij opschrijven aan gedane taxiriten, maar witwaspraktijken lijken aan de orde van de dag te zijn. Het goedwillende taxibedrijf kan zich op een stationstaxistandplaats niet meer handhaven. Dit doet zich dus niet alleen in de G4 voor; handhaving is broodnodig. Handhaving kan op allerlei manieren plaatsvinden, bijvoorbeeld met kentekenplaatregistratie via cameratoezicht.

Voordat iedere gemeente apart het wiel gaat uitvinden, wil ik ervoor pleiten dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zorgt voor een «taxi-brigade». De staatssecretaris heeft al vaker met dat bijltje gehakt als het gaat om het doorgeven van best practices. Ik roep haar op, het niet te laten bij het opstellen van een modelverordening, maar de inspectie een vraagbaak te laten zijn voor alle gemeenten die nu werk willen – ik zou zeggen: moeten – maken van eigen taxibeleid.

Ik bracht ook een bezoek aan een bedrijf dat een kluis gaat maken met een digitale handtekening: de boordcomputer.

De heer **Roemer** (SP): Ik vraag mij af of de PvdA ook boter bij de vis wil. Enerzijds begrijp ik heel goed dat zij zegt dat er meer controle en handhaving moet plaatshebben, want wij blijven dweilen met de kraan open als dat niet gebeurt. Anderzijds zijn wij de IVW ongeveer helemaal aan het uitkleden en komt er alleen maar minder personeel. Doet zij dan ook boter bij de vis en wordt er dan ook budget voor vrijgemaakt, opdat de staatssecretaris meer kan handhaven?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): In mijn verdere bijdrage zal de heer Roemer merken dat er een aantal zaken is dat de IVW niet meer hoeft te doen. Daarmee kan weer tijd worden vrijgemaakt. Ik heb nog niet gehoord dat er

tekorten zijn bij de IVW om dit te gaan handhaven. De vraag hoe je het beste kunt handhaven, is het belangrijkste. Ik heb gehoord dat op stationsstandplaatsen niet per se in persoon hoeft te worden gehandhaafd. Dit kan ook op andere manieren, zoals met camera's. Dat soort zaken kan gewoon als best practices worden doorgegeven. Op dit soort dingen kan ook worden ingezet. Het hoeft niet per se met personen te gebeuren.

De heer **Roemer** (SP): Ik erken dat daarbij enigszins winst is te behalen. Mevrouw Roefs kent als geen ander de grensstreek en ik weet dat daar ook ongelofelijk veel problemen zijn met zwarte taxi's, snorders en Duitse taxi's die met schering en inslag de grens overkomen om voor een habbekrats en met slechte kwaliteit veel mensen te vervoeren. Daar heb je echt personeel voor nodig. Ik ben zeer recentelijk zelf op onderzoek uitgegaan, omdat het georganiseerd niet lukte. Men zegt keihard dat men de mensen en prioriteit niet heeft. Daar vindt gewoon geen controle plaats.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik herhaal dat er nog wat tijd te winnen valt op het terrein van onnodige controles. Ik vind dat de taxibranche nu echt gecontroleerd moet worden. Volgens mij delen wij die mening allemaal. Daarvoor moet wellicht geschoven worden. Ik hoor anders dadelijk van de staatssecretaris wel of daarbij nog problemen zijn.

Voorzitter. Ik bracht ook een bezoek aan een bedrijf dat de kluis met digitale handtekening gaat maken. Er is heel veel te doen over de boordcomputer. Ik ben er inmiddels van overtuigd dat voor degenen die nu al werken met een frontoffice-/backofficesysteem, het nieuw in te zetten middel om malafide praktijken tegen te gaan, relatief simpel te implementeren valt. Ik ga wel in op de kosten van deze kluis. Iedereen, vooral de zzp'er die nog niet heeft geautomatiseerd, zal, al dan niet na groepsvorming, worden geconfronteerd met een behoorlijke kostenpost.

Gezondmaking van de branche heeft een prijs, maar daarop valt nog wel wat af te dingen. Ik heb begrepen dat de kosten van de boordcomputer vooral zitten in de certificering. Er is slechts een enkel testhuis dat de certificering op zich kan nemen. Er is dus sprake van een soort gedwongen winkelnering. Het is dus maar wat de gek ervoor vraagt. Graag een reactie – het liefst actie – hierop van de staatssecretaris.

Het voert eigenlijk te ver om in dit AO te gedetailleerd in te gaan op het programma van eisen aan de boordcomputer. Ik verzoek de staatssecretaris om zich nog eens te buigen over de gestelde printereisen, of liever gezegd, de niet-gestelde printereisen. De eisen aan de USB-stick moeten ook worden gespecificeerd. De eis tot het afgeven van een bon is een goede, maar ik ga er van uit dat – dit moet worden vastgelegd – de bonverplichting alleen geldt voor het taxivervoer waarvoor een taxameter verplicht is. Ik kan mij niet voorstellen dat een leerling in het doelgroepen- of leerlingenvervoer bij het uitstappen een bon mee moet krijgen. De jaarlijkse keuring van de taxameter, straks de boordcomputer, kan onzes inziens achterwege blijven. Er is gewoon sprake van foutmeldingen, dus waarom zou men nog een keer extra langs de keuring moeten? Dat scheelt weer € 65 per jaar. Wij praten dan nog niet over de regeldruk. De keuring kan in de gewone apk worden meegenomen.

Ook al gaan wij over naar de boordcomputer, een overgangstermijn van twee jaar is lang genoeg om nog iets te doen aan de kosten van de rittenboekjes en de werkboekjes. Deze kosten € 40. Er is sprake van een monopoliepositie, want de kostprijs bedraagt maar een paar euro. Bovendien heeft een nieuwe chauffeur weer een nieuw boekje nodig, ook al is de nieuwe chauffeur slechts een week in dienst. Wij praten over een kostenpost voor de branche van 1,5 mln. Graag actie van de staatssecretaris. Deze actie is ook gewenst richting het ministerie van Justitie, over het veel sneller op de hoogte stellen van de inspectie van strafbare feiten die zijn gepleegd door taxichauffeurs. Natuurlijk moeten de chauffeurspassen onmiddellijk kunnen worden ingenomen.

Er is nog onduidelijkheid over de wijze waarop moet worden omgegaan met de vooraf afgesproken tarieven en de taxameterplicht. De vraag is of de staatssecretaris daarover helderheid kan verschaffen.

De PvdA is het eens met de voorgenomen maatregelen, zoals de nieuwe klachtenafhandeling en de vervoersplicht. Wij wachten de nadere uitwerking van de pauzeregeling, de tariefstructuur et cetera af. De vraag is dus wanneer de wijziging van de Wp 2000 (Wet Personenvervoer 2000) komt.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. De taximarkt functioneert voor een groot deel redelijk tot zelfs goed. Dat klinkt misschien gek, maar je hoort veel positiefs over de beltaxi en het contractvervoer. Het probleem is de opstaptaxi, de straattaxi, vooral in de grote steden. Wij krijgen daar allemaal de signalen van. Korte ritten worden botweg geweigerd, er worden omwegen gereden om het tarief op te voeren, als je de voorste taxi in de rij niet wilt nemen, word je boos aangekeken en zelfs enigszins geïntimideerd, en bij het afrekenen worden klanten soms opgelicht. Een deel van de chauffeurs en de auto's ziet er niet bepaald representatief uit. Ook een ouder iemand moet soms zijn koffer maar zelf in de kofferbak zetten in plaats van dat de chauffeur even helpt. Dat willen wij natuurlijk niet. Het geen goed visitekaartje voor ons land in bijvoorbeeld een toeristenstad als Amsterdam.

Het moet dus beter. Als het met name bij de straattaxi beter gaat en er weer een klantvriendelijk, betrouwbaar taxivervoer is, zal de taxi onzes inziens ook veel vaker worden gebruikt.

De staatssecretaris doet voorstellen die wij voor een groot deel onderschrijven, maar wij vinden toch dat het pakket te slap is. Wat ons betreft, moet het wat scherper. Een vervoersplicht is prima, ook voor korte afstanden. Wij zien de voordelen van de groepsvorming in, maar wij zijn ook bang dat kleinere en middelgrote bedrijven zouden kunnen worden uitgesloten door gemeenten. Wij willen van de staatssecretaris weten hoe zij denkt uitsluiting en marktmacht te voorkomen als een beperkt aantal bedrijven in feite de gehele capaciteit heeft geclaimd. Wij zijn tegen het vervallen van de bekwaamheidseisen voor chauffeurs in loondienst. De bekwaamheidseisen moeten juist zwaarder worden. Wij vinden dat bij iedereen kennis van de Nederlandse taal, en in redelijke mate van de Engelse, onbesproken gedrag en klantvriendelijkheid zou moeten worden getoetst. Wij willen deze eisen dus niet laten vervallen. Wij vinden overigens dat de chauffeurspas en de ondernemersvergunning moeten worden ingetrokken na het plegen van zware overtredingen of na het herhaaldelijk plegen van kleine, maar hinderlijke overtredingen. Na zware misdragingen of herhaaldelijke kleinere misdragingen moet een chauffeurspas gewoon worden ingenomen voor bijvoorbeeld tien jaar. In echt zware gevallen kan worden gezegd dat betrokkene nooit meer op de taxi mag. De asociale taxichauffeurs moeten wij van de taxi af halen. Dat is goed voor de goede chauffeurs en bedrijven. Wij moeten het kaf van het koren scheiden. Hierin speelt de inspectie een rol, maar ook gemeenten krijgen een duidelijke rol. Wij willen weten hoe de taakverdeling is tussen gemeenten en de IVW.

Wij willen wel dat er voor chauffeurs in loondienst een soort voorlopige toelating komt, bijvoorbeeld van drie maanden. Het behalen van het chauffeursbewijs kan drie maanden duren; de procedure duurt lang. Wij kunnen ons indenken dat een bedrijf zegt: wij hebben snel iemand nodig, geef eenmalig de mogelijkheid om een chauffeur bijvoorbeeld drie maanden in loondienst te nemen. Als de chauffeur na deze periode niet aan de kwaliteitseisen voldoet, is het over. Als hij er wel aan voldoet, dan kan hij doorgaan. Wij hebben dan in ieder geval flexibiliteit voor de bedrijven ingebouwd.

Wij denken aan het instellen van een persoonsgebonden ondernemersvergunning. Sommigen hebben een ondernemersvergunning en verpachten die aan anderen. Dat geeft rare toestanden. Ook wordt het punt van de

aansprakelijkheid en het duidelijk zicht hebben op de bedrijfsvoering lastiger. Een bedrijf verkopen is prima, maar de vergunning moet aan de betrokken ondernemer verbonden zijn. Als deze ondernemer niet zelf het bedrijf runt, moet de betreffende leidinggevende de vergunning hebben. Wij willen een redelijke tariefstructuur. De staatssecretaris laat deze onderzoeken. Ik zeg haar bij voorbaat dat wij een combinatie van opstaptarief, kilometervergoeding en dus toch weer een tijdvergoeding redelijk vinden. Het is onredelijk als een chauffeur lang stilstaat, maar daar geen vergoeding voor krijgt. In de stad gebeurt dit vaak, maar ook op de snelweg. Het is een van de redenen of misschien wel dé reden dat korte ritten worden geweigerd. Men krijgt namelijk wel het opstapen het kilometertarief, maar wanneer men een halfuur over een korte rit doet, moet men geld bijleggen. Wij willen niet dat dit gebeurt.

Ik wil graag van de staatssecretaris weten wat zij vindt van het idee om taxistandplaatsen bij gelegenheid om te bouwen tot het visgraatmodel. Consumenten mogen kiezen en kunnen uit een lange rij ook taxi nummer drie of nummer zeven nemen. Maar de chauffeurs stralen toch uit dat consumenten nummer één moeten nemen, omdat de chauffeurs dat zo met elkaar hebben geregeld. In een visgraatopstelling worden de taxi's naast elkaar neergezet. Daarbij kan een bordje – over het algemeen staat dit er nu ook al – worden geplaatst dat men zelf kan kiezen. Wij denken dat dit een extra stimulans is om ervoor te zorgen dat de chauffeur en de auto representatief uit zien en uitstralen dat ze klantvriendelijk zijn.

Ik ga in op het monopolie voor het boekje. Ik heb het boekje hier: 53 velle-tjes met 53 doorslagen. Het boekje kost € 37,50 exclusief btw bij Sdu, het voormalige staatsbedrijf. Wij hebben gewoon de indruk dat daarmee de taxichauffeurs, de ondernemers, worden getild. Het betreft 40 000 stuks per jaar. Wij hebben bij een paar drukkers navraag gedaan en zij geven aan dat dit voor een tiende van de prijs mogelijk is. Dit houdt in dat elk boekje exclusief btw € 33,50 te veel kost. De Sdu steekt hiermee per jaar 1,3 mln. te veel in de zakken.

Tot slot. Wij steunen de wens van KNV Taxi voor eenvoudiger rij- en rust-tijden. De bestaande regels, die zijn gebaseerd op het internationale busvervoer, kunnen worden vereenvoudigd. Je hebt al de arbeidstijden-regeling. Daarmee wordt in feite al voorkomen dat er gekke dingen gebeuren, wat onveilig is. De verdere voorschriften kunnen sterk vereen-voudigd en voor een groot deel geschrappt worden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Hoe is het mogelijk dat iemand hiermee zijn brood kan verdienen? Dat is een heel goede vraag als je komt kijken op een willekeurig moment op een van de taxistandplaatsen in Amster-dam. Het beroep taxichauffeur is na de desastreuze liberalisering een keiharde strijd geworden. Vooral in de grote steden zijn er veel te veel chauffeurs die de buit met elkaar moeten verdelen. Omdat er bijvoorbeeld in Amsterdam meer dan 5000 chauffeurs zijn, terwijl er werk is voor de helft, is het als eerlijke chauffeur bijna niet meer mogelijk om rond te komen. Dat laatste is de kern: de eerlijke chauffeur sterft uit als wij samen niet snel ingrijpen. Door de enorme overcapaciteit daar is de asociale chauffeur, die ritten weigert, illegale nevenactiviteiten heeft, geld witwast en met de meter knoeit, in het voordeel. Daarom de vraag: hoe is het mogelijk dat iemand hiermee zijn brood kan verdienen? Wanneer deze vraag echter van de staatssecretaris komt, die al drie jaar verantwoordelijk is voor de problemen met de taxi's, is dat toch eerder een gênante verto-ning. Vorige week is zij op werkbezoek geweest in Amsterdam. Blijkbaar schrok zij zich een hoedje. Volgens alle media floepte deze vraag er spon-taan uit bij de staatssecretaris. Het is eerder een gebrek aan realiteits-besef.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik verbaas mij over het gemak waarmee collega Roemer zegt dat het de schuld van de staatssecretaris is dat er

problemen zijn in de branche. Leveren de nu getroffen maatregelen niet juist een belangrijke bijdrage aan de weer ontstane rust in de branche?

De heer **Roemer** (SP): De heer Cramer mag mijn tekst nog even lezen. Hij heeft blijkbaar iets willen horen of verkeerd gehoord. Ik heb gezegd dat de staatssecretaris verantwoordelijk is; dat is iets anders dan de schuldvraag. Natuurlijk ligt het probleem er al vanaf de liberalisering in 2000. Daarna is sprake geweest van een opeenstapeling van problemen. Sinds drie jaar – dat heb ik er nota bene bij gezegd – is deze staatssecretaris verantwoordelijk voor het beleid. Volgens mij klopt dat staatsrechtelijk gezien geheel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In de tekst van de heer Roemer werden de problemen aan de verantwoordelijkheid gekoppeld. Het begrip «verantwoordelijkheid» kan zo worden opgevat dat de problemen – dit betreft niet de schuldvraag – juist bij de staatssecretaris lagen. Ik ben blij dat de heer Roemer ziet dat de staatssecretaris de verantwoordelijkheid kennelijk goed heeft opgepakt.

De heer **Roemer** (SP): Weer zegt de heer Cramer iets over iets wat ik niet heb gezegd. Ik ben het wederom niet met hem eens.

De **voorzitter**: Het was ook geen vraag, maar een opmerking.

De heer **Roemer** (SP): Toch wil ik erop reageren. De problemen van de liberalisering waren eigenlijk bij de totstandkoming van het kabinet al lang en breed bekend. Voorstellen om daar echt werk van te maken, lagen er al vanaf 2006, 2007. Er liggen al jaren complete rapporten, niet alleen van onze fractie, maar ook van de branche, de vakbeweging en KNV Taxi. De roep vanuit grote steden dat er iets moet gebeuren, ligt er al minimaal drie jaar. Ik heb er heel veel kritiek op dat wij na drie jaar nu op een punt zijn dat wij mogen hopen dat wij een wetsvoorstel mogen behandelen in 2010. 2010 is vier jaar daarna! Dat heeft dan veel en veel te lang geduurd. De staatssecretaris is er verantwoordelijk voor dat zij dit al die jaren zo heeft laten gebeuren. Wat mij betreft, heeft zij een gebrek aan realiteitszin, omdat zij dit niet als een veel hogere prioriteit heeft opgepakt. Voorzitter. Een van de grote zaken die geregeld had moeten worden en ook moet gaan worden, is het capaciteitsprobleem. Daar draait het immers voor een groot deel om. De enige manier waarop wij enig vertrouwen terugwinnen, is het mogelijk maken capaciteitsbeleid te voeren. Ook de FNV heeft hiervan in haar plan een heel centraal punt gemaakt. Wij steunen haar daar dan ook van harte in. Ik wil graag van de staatssecretaris, maar ook van collega's, een reactie op het voorstel om het capaciteitsbeleid alsnog in de wet op te nemen. Zo nodig komt de SP met een motie hierover. Het is natuurlijk ironisch genoeg dat de taxibranche eerst helemaal uit de klauwen moet lopen voordat wij echt fors aan de gang gaan om met oplossingen te komen. Het moge uiteraard niet vreemd zijn dat de SP achter de plannen en de visie die op tafel liggen, staat. Grotendeels komen deze overeen met de SP-plannen die eind 2006, begin 2007 zijn gepresenteerd. Dit onderdeel moet er echt in, want is er nu sprake van een lacune.

Mijn andere bezwaar is de tijdsplanning, de vertraging. Het duurt nog minimaal bijna een jaar voordat het daadwerkelijk aan de gang is. Waarom duurt dit zo lang? Kan dit echt niet een stuk eerder? Chauffeurs, klanten en gemeenten hebben er immers behoorlijke moeite mee. Ik wil van de staatssecretaris weten wat zij het afgelopen jaar exact heeft gedaan. Het komt over als «wij hebben heel veel gesproken, maar weinig gedaan». Waarom is al die tijd nodig geweest om uiteindelijk met een herhaling van zetten te komen in de recent ontvangen brief? Mijn aangenomen motie om te komen tot een onafhankelijk klachtenmeldpunt voor problemen met een straattaxi, is niet goed uitgevoerd. Wij

hebben nu een klachtenmeldpunt dat als enige wapen heeft om de klacht door te geven aan de betreffende ondernemer. Een voorbeeld. Iemand is opgelicht en beledigd door een asociale chauffeur. Diegene is zo ad rem geweest om de naam van de chauffeur – via de chauffeurspas – en het kenteken te noteren. Dat is al een wonder, want geen klant zal dat doen; alleen dat is dus al een aardig punt. Deze persoon besluit om vervolgens het klachtenmeldpunt te bellen. Daar besluit men om deze ondernemer eens op te bellen: «mijnheer, wij hebben een klacht over u.» De chauffeur lacht hard en scheldt de man van het klachtenmeldpunt de huid vol en hangt weer op. Dat was weer een succesvolle dag in het bestaan van een medewerker van een taxiklachtenmeldpunt. Zonder dat zo'n klachtenmeldpunt daadwerkelijk iets kan doen in de richting van handhaven, heeft dit natuurlijk geen enkele zin. Er zal dus meer moeten gebeuren in de vorm van handhaving, zoals het intrekken van een vergunning als gevolg van klachten. Anders heeft zo'n meldpunt geen zin. Is de staatssecretaris bereid om hier meer werk van te maken, opdat dit een meldpunt wordt waar wij echt iets mee kunnen?

De SP sluit zich van harte aan bij het voorstel van de vier grote steden om de Wet Bibob op de taxi van toepassing te laten zijn. Als deze wet de gemeenten een extra stok geeft om malafide ondernemingen aan te pakken, dan moet dit snel worden geregeld.

Er is al meer gesproken over de boordcomputers. Er is erg veel onzeker over de bekostiging en over de vraag wat moet worden gedaan voor bedrijven waarvoor de boordcomputer eerder een achteruitgang is dan een verbetering. Op dit punt wil ik graag meer toelichting van de staatssecretaris.

Tot slot. De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij deze zomer zou komen met een voorstel voor een nieuwe tariefstructuur voor de taxi. Waar blijft dat voorstel? In het briefje van vorige week stelt de staatssecretaris het weer tot later dit jaar uit. Zij ligt dan alweer niet op schema. Ik wil nogmaals een heldere toezegging dat de factor tijd daarin weer wordt opgenomen en ik wil een heldere planning wanneer wij de nieuwe tariefstructuur krijgen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Roemer kondigt een motie aan over capaciteitsbeleid. Met hetgeen nu voorligt en met de mogelijkheid voor gemeenten om eigen beleid te voeren, kan men gewoon capaciteitsbeleid voeren. Wat is er nieuw aan een motie over landelijk capaciteitsbeleid?

De heer **Roemer** (SP): Misschien heb ik het totaal verkeerd begrepen – laat de staatssecretaris maar helder zijn hierover – maar volgens mij is het nog niet mogelijk om capaciteitsbeleid in te voeren.

De **voorzitter**: Laten wij het antwoord van de staatssecretaris afwachten.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Een aantal weken geleden heb ik het genoegen mogen smaken om op uitnodiging van KNV Taxi de taxiwereld, naast alle bestaande mediaberichten, beter te mogen leren kennen. Mijn bezoek aan taxibedrijf Van der Laan in Nieuwkoop en aan taxibedrijf Prestige in Nieuwegein heeft mij laten zien dat er nog heel wat ondernemersgeest in deze branche bestaat. Het laatstgenoemde bedrijf heeft zo veel initiatieven dat het een voorbeeld voor de branche zou kunnen zijn: een studententaxi, een convenant met een roc uit de regio om zijn personeel te laten scholen, groeimogelijkheden voor zijn personeel en ga zo maar door. Het enige waarover wij het niet eens waren, was de vraag of FC Utrecht of ADO Den Haag een mooiere voetbalclub is. Ik houd het bij laatstgenoemde.

De ontstane problemen in de taxibranche moeten in het juiste perspectief worden gezien. Met 90% van de branche gaat het erg goed. Dagelijks verloopt het contractvervoer in deze branche prima. Er wordt prima zorg-

en leerlingenvervoer geleverd en klanten kiezen de beltaxi waar zij tevreden over zijn. Echter, de overige 10% van de branche, bestaande uit de aanlooptaxi, waarvan het merendeel in Amsterdam is gevestigd, bepaalt het gezicht van de branche. Daarover lezen wij de berichten in De Pers. Vooral de vrije rijders doen er alles aan om de taximarkt naar de filistijnen te helpen: extreem hoge ritprijzen, het bedreigen van klanten, het weigeren van korte ritten. Ach, wij kennen de ellendige verhalen. Dit is ook niet echt bevorderlijk voor het toerisme in Nederland, getuige ook de lage klassering die de Amsterdamse taxi inneemt in de Global Travel Guide.

De door de staatssecretaris aangekondigde plannen aangaande groepsvorming, ruimere bevoegdheden voor gemeenten en de wijziging in de tariefstructuur juicht de PVV toe, al zijn ze wel wat aan de late kant. Bovendien mist de PVV een aantal zaken. Er moet een nauwgezet contact tussen justitie en de IVW komen. Om een taxipas te krijgen, hebben chauffeurs een VOG (Verklaring Omtrent het Gedrag) nodig. Echter, nadat de taxipas, die een geldigheid van vijf jaar heeft, is afgegeven, is er geen controle meer op het gedrag van de chauffeur.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij met de komst van de heer De Mos in de Tweede Kamer. Hartelijk welkom. Volgens mij moet dit vaker bij de PVV gebeuren, want zijn voorgangster, mevrouw Agema, zegt iets anders. Heeft de heer De Mos het verslag gelezen?

De heer **De Mos** (PVV): Ik heb dat gelezen.

De heer **Roemer** (SP): Zij zegt precies 100% het tegenovergestelde: wij moeten vooral niets regelen, wij moeten de groei in Amsterdam gewoon laten doorgaan, want hoe meer taxi's, hoe lager de prijs en hoe beter het is. Heeft de heer De Mos het licht gezien?

De heer **De Mos** (PVV): Dat licht zien wij gelukkig iedere morgen. Mevrouw Agema heeft ervoor gepleit dat iedereen in Nederland een taxi-bedrijf moet kunnen beginnen. Ik geloof niet dat ik daar wat aan heb af gedaan.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij staat dat toch een beetje haaks op de plannen van het kabinet om daar behoorlijke eisen aan te stellen. Deze plannen steunen wij. De PVV wilde dit in het vorige debat allemaal niet; het moest allemaal vrij zijn. Er moeten vooral geen regels zijn en men moet vooral maar doorgroeien, hoe meer, hoe liever.

De heer **De Mos** (PVV): Dat is niet waar. De PVV vindt het stellen van eisen prima en de PVV staat natuurlijk nog steeds achter de vrijheid om een bedrijf te beginnen.

Voorzitter. Een halfjaar na afgifte van een taxipas kan een chauffeur een klant het ziekenhuis in slaan, waarna hij nog vierenhalf jaar achter het stuur zit, omdat zijn taxipas niet wordt afgepakt. Uit eigen onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat een op de vier taxi-chauffeurs in aanraking is geweest met justitie. Gezien de ernst van de door hen gepleegde delicten horen zij niet in een taxi. Het moet toch niet zo moeilijk zijn om, nadat men in aanraking is gekomen met justitie, een vlaggetje bij de IVW op rood te laten wapperen, zodat de taxipas van een chauffeur die zich heeft misdragen, kan worden afgepakt? Hetzelfde moet gelden bij verlies van het rijbewijs. Verbeur de auto als een taxichauffeur zijn taxipas kwijtraakt door een geweldsincident. Zet mysteryguests in met de bevoegdheid om taxipassen in te trekken. Elke chauffeur weet dan dat hij de kans loopt zo'n mysteryguest in zijn wagen te krijgen. Een chauffeur laat het dan wel uit zijn hoofd om te hoge ritprijzen te vragen, korte ritten te weigeren of eens een behoorlijk stuk om te rijden.



De heer **Aptroot** (VVD): De heer De Mos pleit namens de PVV onder meer voor het afnemen van het chauffeursbewijs wanneer iemand zich misdraagt. Dat de auto van diegene ook wordt afgenomen, vind ik gek. Stel dat een chauffeur in loondienst is. Nadat een chauffeur zich heeft misdragen, krijgt zijn baas te horen dat die mooie, nieuwe Mercedes gelijk door de overheid in beslag is genomen. Wij moeten wel redelijk blijven. Als iemand zich misdraagt op de taxi, halen wij hem van de taxi af. Ik vind het ver gaan als wij het bezit van het bedrijf waarvoor de chauffeur werkt, confisqueren.

De **voorzitter**: Vraagt u aan de heer De Mos of hij dat ook vindt?

De heer **Aptroot** (VVD): Ja. Heel goed, voorzitter. De heer De Mos heeft net als de voorzitter aan een half woord genoeg. De vraag is ...

De **voorzitter**: De vraag was duidelijk.

De heer **De Mos** (PVV): Ik was in mijn betoog ermee begonnen dat het probleem vooral ligt bij de vrije rijders. Daar moet deze regel dan ook voor gelden, niet voor mensen in loondienst.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik deel de prettige verbazing van de heer Roemer. Het is heel goed dat de heer De Mos zich in dit gezelschap begeeft, want het standpunt van de PVV is toch behoorlijk opgeknapt. Toch heb ik nog een vraag over taxichauffeurs met een strafblad. Zegt de heer De Mos nu dat taxichauffeurs nooit een strafblad mogen hebben, want dan krijgen zij ook geen chauffeurspas enz., of zegt hij alleen dat er sneller moet worden opgetreden als zij zich misdragen? Het is niet helemaal duidelijk wat hij zonet beoogde te zeggen.

De heer **De Mos** (PVV): Ik bedoel het eerste: taxichauffeurs die zich misdragen, horen niet in een taxi thuis.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voor de precisie, ik begrijp dat er moet worden ingegrepen wanneer een chauffeur zich misdraagt in de taxi tijdens de uitoefening van zijn beroep. Daarvoor heb je politie en justitie en desgewenst – als het ernstig genoeg is – de IVW. Mijn vraag is of de PVV nu zo ver gaat dat taxichauffeurs die in het verleden in aanraking zijn geweest met politie en justitie, die een strafblad hebben en/of gevangenisstraf hebben gehad, en die, wanneer dat klaar is, worden geresocialiseerd, geen taxichauffeur mogen worden.

De heer **De Mos** (PVV): Je moet een VOG kunnen overleggen om taxi-chauffeur te worden. Als je je ernstig hebt misdragen, krijg je de VOG niet. Wat de PVV betreft, kun je dan geen taxichauffeur worden.

De **voorzitter**: Ik zie dat de heer Vendrik nogmaals wil interrumperen, maar één interruptie en één vervolgvraag lijken mij alleszins redelijk.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Problemen aanpakken waar ze zijn. De PVV wil met terugwerkende kracht tot 2000 de vrije rijders verplichten tot een verzwaarde opleiding, waarbij de chauffeur wordt geleerd om zich als een gentleman te gedragen, een goed Nederlands sprekende gentlemen wel te verstaan met degelijke stratenkennis van de stad waarin hij rijdt. Chauffeurs in loondienst kunnen een interne opleiding volgen bij de ondernemer, waarbij de zwaarte van de opleiding afhankelijk moet zijn van de functie van de chauffeur. De kwaliteit van zo'n interne opleiding dient te worden gecontroleerd door het Sociaal Fonds Taxi. Als mijn bezoek aan een taxionderneming in Nieuwegein mij een ding heeft geleerd, is het wel dat je het vak taxichauffeur met plezier moet willen

uitoefenen. «Je moet feeling hebben met wie je in je auto hebt», zo citeer ik de directeur van Prestige. Kan de staatssecretaris aangeven hoeveel feeling chauffeurs hebben met hun klanten als zij onevenredig – denk hierbij aan leningen met lage rente door de sociale dienst of de reclasering – aan een taxivergunning zijn geholpen? Om hoeveel mensen gaat het, en is er na deze hulp nog controle op deze groep geweest? Ten slotte heb ik nog een aantal losse vragen aan de staatssecretaris. Waarom gelden voor de tuktuk niet dezelfde eisen als voor de taxi's: chauffeurspas en taxameter? Kan zij nagaan welke grote rol hotels spelen in de taximaffia en wat kan zij doen om dit te bestrijden? Een veelgehoorde klacht uit de taxibranche is die over de rij- en rusttijdenwet, die nu gelijk is aan het langeafstandsvervoer. Deze brengt een enorme administratieve lastendruk met zich. Kan de staatssecretaris dit versoepelen?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is tevreden over de Taxivisie en over de stappen die de staatssecretaris wil zetten. Ik heb er nog wel enkele opmerkingen over, maar daarop kom ik zo direct terug. Ik zeg het nog maar eens: hoewel het wel eens anders lijkt, zijn er in dit land nog steeds heel veel goede chauffeurs en heel veel goede ondernemers. Maar is er inderdaad veel te veel kaf onder het koren. De vraag is: hoe zorgen wij ervoor dat een goede chauffeur of ondernemer straks een goede boterham heeft en dat een argeloze toerist, een bezoeker aan een ziekenhuis of een willekeurig Kamerlid op een fatsoenlijke manier wordt thuisgebracht? De G4 hebben onlangs een brief geschreven en zij omarmen eigenlijk de Taxivisie. Zij willen eisen stellen aan de leeftijd van de auto, dieselauto's moet zijn voorzien van een roetfilter en er komen eisen voor de kleding. De G4 lijken er dus inderdaad werk van te willen maken. Hulde daarvoor. Overigens vind ik zes jaar als maximumleeftijd voor een beetje auto wel aan de korte kant, maar dat moeten wij straks maar eens uitwerken.

Bij de ideeën van de G4 heb ik twee opmerkingen. Er moet in de eerste plaats natuurlijk worden gezorgd voor handhaving. Mijn collega's hebben daar al uitgebreid op gewezen. De plannen zijn mooi, maar het wordt helemaal niks als er niet stevig wordt gehandhaafd. Dat geldt overigens ook voor de staatssecretaris en voor de IVW. Wat ons betreft, is dan vooral van belang dat er afstemming is en dat informatie snel wordt uitgewisseld, opdat waar nodig snel kan worden ingegrepen. Anders zitten wij hier over twee jaar weer. In de tweede plaats lijkt het erop dat de G4 een deel van de te maken kosten willen doorberekenen. Ik heb zelfs gelezen dat FNV Bondgenoten toe wil naar € 5000 voor een vergunning. Dat hoeft geen probleem te zijn, maar het moet onder twee voorwaarden gebeuren. Wij willen niet terug naar de woekerbedragen van weleer, voor de liberalisering. Ik denk hierbij aan het bedrag van 70 000 gulden voor het overdragen van een vergunning. Zo'n bedrag is pas mogelijk als de taximarkt is gesaneerd, het aantal taxi's aanzienlijk lager is geworden en er voor de overgebleven goede chauffeurs en ondernemers een behoorlijke boterham is te verdienen. Het is allemaal leuk en aardig, maar deze ellende is veroorzaakt door overheid via de liberalisering. Wij gaan dus eerst de ellende oplossen en dan pas geld vragen. De baat moet hier voor de kost uit gaan. Graag het oordeel van de staatssecretaris hierover.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik schrik hiervan. Meent de heer Mastwijk echt dat hij € 5000 per vergunning per taxi geen probleem vindt? Dat is namelijk een forse lastenverhoging. Wij zien de taxi toch als noodzakelijk vervoer voor mensen of als bijvoorbeeld een alternatief voor openbaar vervoer. Die combinaties zijn heel belangrijk. Maar met dit soort bedragen wordt het weer een melkkoe van de gemeenten. Als het om een bescheiden bedrag gaat, is het oké, maar ik vind € 5000 wel heel gemakkelijk en heel hoog.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vind € 5000 acceptabel voor een vergunning voor een beroepsgroep waarin een goede boterham is te verdienen. Ik heb er echter nadrukkelijk bij gezegd dat dit bedrag pas kan worden gevraagd als vaststaat dat een ondernemer in pakweg Amsterdam, met inbegrip van de maatregelen die de G4 en Amsterdam nemen, in staat is om die goede boterham te verdienen en om de € 5000 simpelweg terug te verdienen. Bovendien kan ik mij voorstellen dat Amsterdam zegt: luister, vrienden, wij doen heel werk voor jullie en dat doen wij niet voor Jan met de korte achternaam; wij willen een borg. Je zet de € 5000 vervolgens op rente, die de ondernemer ontvangt. Dan lijkt mij dat het probleem is opgelost. Er zijn vele wegen die naar Rome leiden op dit punt.

Voorzitter. Ik had het over de G4, maar wij hebben natuurlijk ook andere delen van het land. De heer Roemer liet het woord «capaciteitsbeleid» al even vallen. Dat is natuurlijk wel een interessante optie, want wat mag straks bijvoorbeeld een taxichauffeur uit Leeuwarden? Mag hij alleen in Leeuwarden rijden? Gaat de gemeente Leeuwarden daarover of de provincie Friesland? Mag een chauffeur uit Leeuwarden naar Amsterdam rijden om een passagier bij een hotel af te leveren en een passagier die bij datzelfde hotel staat ook weer mee terug nemen? Het moet wel goed geregeld worden, opdat wij daarover geen onmin krijgen.

De punten «boordcomputer» en «administratieve lasten» zijn al uitgebreid door andere collega's genoemd. Ik kan er kort over zijn. Niet iedereen is het met de boordcomputer eens. Ik ben er nog niet uit. Het boekje dat de heer Aptroot omhoog heeft gehouden, geeft wel aan dat wat betreft de administratieve lasten echt iets moet gebeuren. Het «grote leugenboekje», zoals het boekje ook wel eens wordt genoemd, is gewoon te duur. Ik heb mij afgevraagd of zo'n boordcomputer wel werkt. Heeft de staatssecretaris er een gezien? Wanneer kunnen wij de boordcomputer in de taxi's verwachten? Waarom sturen wij niet gewoon op de informatie die wij willen hebben en laten wij het aan de branche over op welke wijze die informatie wordt geleverd? Wij hebben een soortgelijk geval gehad bij de brandstof in bussen, toen wij het over aardgas hadden. Ik kan mij dus voorstellen dat de staatssecretaris zegt: luister, vrienden, ik wil deze informatie hebben en u garandeert mij dat ik die krijg; de manier waarop regelt u zelf maar.

Ik ga in op de tarieven. De CDA-fractie is blij dat er een voorstel in de maak is voor een dubbeltarief. De heer Aptroot heeft al aangegeven waarom het instaptarief leidt tot het weigeren van korte ritten. Wanneer krijgen wij de nieuwe tariefstructuur? Wat mij betreft, moet dit 1 januari 2010 zijn. Dit hoeft ook niet te wachten op de komst van de boordcomputer. Ik denk namelijk dat wij deze twee zaken los van elkaar kunnen en ook zouden moeten zien.

Het vipvervoer is al kort aan de orde geweest in het kader van de rij- en rusttijden. Minister Donner heeft in dat kader voor «zijn personeel» een slimme oplossing gevonden. Deze heet «week op, week af». Daarmee worden de rust- en rijtijden toch enigszins opgerekt. De vraag is waarom dit niet voor het vipvervoer zou kunnen gelden. Waarom moet het vipvervoer op een blauwe plaat? Ik heb deze vraag al eerder gesteld en ik weet dat de staatssecretaris met de kwestie bezig is. Ik vraag haar indringend om de Kamer in een brief te informeren over de mogelijkheden in het kader van het vipvervoer en de rijtijden.

Ik heb een aantal korte opmerkingen over concurrentie. In de eerste plaats de snorders: mensen die in hun privéauto in de buurt van stations rondrijden en proberen passagiers op te pikken. Daarmee ontnemen zij de gegoede taxibranche klanten. Het schijnt zo te zijn dat een ondernemer desgevraagd te horen krijgt dat de IVW daar niets mee kan. Men moet dan maar foto's maken en bewijs leveren. Ik vind dat wat merkwaardig. Als wij bezig zijn om te zorgen voor een goede taximarkt, ligt er een taak voor de IVW om daar iets aan te doen.

Onlangs was ik in een etablissement in Den Haag. Ik bezocht daar het toilet.

De **voorzitter**: Wilt u dan gaan afronden?

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat zal ik doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De details willen wij niet weten!

De heer **Mastwijk** (CDA): U hoeft zich geen zorgen te maken, ik blijf heel erg netjes. Op het toilet hing een bordje – ik zal het straks aan de staatssecretaris laten zien, want ik heb er een fotootje van gemaakt – met de tekst «Rent a Bob brengt u thuis in uw eigen auto» en een telefoonnummer. Ik ben best voor een Bob, maar dit lijkt mij toch niet de manier waarop wij de taxibranche moeten organiseren. Graag het oordeel van de staatssecretaris over dit soort oneerlijke concurrentie.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. In plaats van de tekst «Rent a Bob brengt u thuis in uw eigen auto» wordt het «huur Jan, die kan er ook wat van».

Deze zomer werd duidelijk dat het nodig was om hard in te grijpen in de taxisector. Met alle respect voor alle goedwillende chauffeurs, er ontstond bij mij een beeld van een stel raddraaiers dat stoer doet met hun auto en zelf de wet op straat wil bepalen. Dat heeft niets met de servicefunctie van een taxichauffeur te maken. Collega's hebben hier ook al over gesproken. Er ligt nu een pakket maatregelen van de staatssecretaris waarvoor draagvlak is bij zowel de gemeenten als de taxivervoerders en dat snel tot verbetering kan leiden. Ik benadruk dat er draagvlak is, niet alleen gelet op de brief van de KNV, maar ook uit vanuit de G4, die in hoofdlijnen toch zeer positief zijn over het beoogde beleid. De hoofdlijnen stonden ook al in de Taxivisie. Er is meer regulering nodig, waarbij gestuurd wordt op de kwaliteit van lokaal maatwerk. De ChristenUnie steunt deze visie. Ik hoop dan ook dat wij snel de bijbehorende wetswijziging kunnen bespreken. Ik vraag de staatssecretaris of zij daar al iets over kan zeggen.

Mijn fractie wil graag horen wat de nieuwe aanpak betekent voor de handhaving. Het is goed dat er een vervoerplicht komt, maar de handhaving daarvan ligt bij de IVW. Welke mogelijkheden zijn er voor gemeenten om hierop daadwerkelijk te handhaven, opdat lik-op-stukbeleid mogelijk is? Kunnen gemeenten ook bij groepsvorming straks nog steeds individuele chauffeurs aanpakken bij misdragingen?

Het is zorgelijk dat deze zomer in Amsterdam chauffeurs die zich misdroegen, de raddraaiers, gewoon verdergingen met hun gedrag op de uren dat er geen toezicht was, waardoor er nu eigenlijk 24-uurstoezicht nodig is. Dat roept bij mij de vraag op of de extra kosten die dit met zich brengt, ook op een of andere manier zijn te verhalen. Ziet de staatssecretaris in afwachting van de nieuwe regels mogelijkheden om deze notoire overlastgevers ook met andere instrumenten aan te pakken?

KNV Taxi vraagt om een jaarlijkse indexering van de wettelijke maximumtarieven, opdat wordt voorkomen dat ieder jaar opnieuw een discussie ontstaat. Ik ben benieuwd naar de reactie van de staatssecretaris hierop. Wij denken dat het op zichzelf genomen een goede suggestie is om daarover de discussie te voorkomen. Ik wil ook een reactie van haar hebben op de suggestie om de taxameter steekproefsgewijs langs de weg te controleren in plaats van tijdens een jaarlijkse keuring.

De ChristenUnie steunt groepsvorming. Wel pleit de partij ervoor dat het beroep taxichauffeur toegankelijk blijft. Staat tegenover de plicht voor groepsvorming ook een toetredingsrecht voor de zelfstandige rijders, als zij aan de kwaliteitsvoorwaarden voldoen? Kan een gemeente straks een limiet stellen aan het aantal taxi's? Gemeenten mogen voor groepsvorming ook eigen regels stellen. Uit de reacties van onder andere de G4 en

de FNV merk ik dat er nog onduidelijkheid is over de aanvullende regels die gemeenten mogen stellen. Ik ben benieuwd of er al een beeld is van de wijze waarop dit zich zal ontwikkelen.

Als wij praten over kwaliteit van het straattaxivervoer, gaat het wat betreft de ChristenUnie niet alleen om een toegankelijke en klantvriendelijke taximarkt, maar ook om duurzaamheid. In de Spits van 8 september 2009 stond een lezenswaardig interview met hoogleraar Jan Rotmans over onze duurzaamheidsambities. Hij stelt dat bijna alle taxi's in Vancouver een Toyota Prius zijn in leuke kleuren. Hij vroeg zich af waarom dit niet in Nederland zou kunnen. De auto is namelijk goedkoper, draagt bij aan minder CO<sub>2</sub>-uitstoot en het fleurt de stad op. Als ik dan sommige bolides bij diverse opstapplaatsen in Nederland zie – ik denk bijvoorbeeld aan de taxistandplaats in Den Haag – vraag ik mij af of dit allemaal bijdraagt aan de vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De Taskforce Toekomstvisie Taxi zag geen redenen voor milieueisen op rijksniveau, maar onderbouwde dit niet. Op lokaal niveau zou dit wel kunnen. Kan de staatssecretaris aangeven hoe ver een gemeente hierin kan gaan? Ziet zij mogelijkheden om de Nederlandse straattaxi net zo duurzaam te maken als die in Vancouver?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik vervang mevrouw Van Gent, onze vaste taxichauffeur bij GroenLinks. Dat is een meevaller voor de staatssecretaris.

Wat betreft GroenLinks, is de vrije markt voor straattaxi's in Nederland op een gruwelijke wijze mislukt. Hoewel de staatssecretaris het maar niet over haar lippen krijgt, blijkt uit haar visie dat zij die conclusie deelt. Ik zou haar dat vandaag expliciet willen horen zeggen. Wij zien haar brief dan ook als een stap in de goede richting, maar er is nog het nodige opknappwerk te doen in dit debat. Een aantal maatregelen dat zij voorstelt om de taximarkt weer gezond te maken, biedt wat ons betreft niet voldoende garantie dat klanten in de toekomst met plezier een taxi pakken en dat chauffeurs in de toekomst gewoon weer een fatsoenlijke boterham kunnen verdienen.

In het kort ga ik op zes punten in. In de eerste plaats moet de staatssecretaris ophouden met het punt «concurrentie op prijs» te noemen. Dat is namelijk een illusie en dat gaat niet gebeuren. Zij moet ook niet de suggestie blijven wekken dat wij op die manier naar de taximarkt kunnen kijken. Zo werkt de taxiwereld niet en het gebeurt ook niet. Als zij aan die illusie blijft vasthouden, is zij op de verkeerde weg.

In de tweede plaats lijkt het mij, op weg naar een gezonde taxibranche, cruciaal om het aantal chauffeurs te beperken. Dit pleidooi heeft ons ook vanuit de FNV bereikt en wij steunen dat zeer. Voer opnieuw capaciteitsbeleid in. Veel bepalender voor de prijs van een rit is namelijk het aantal chauffeurs dat in de stad rondrijdt. Wij willen dat dit opnieuw gereguleerd gaat worden, opdat er voor de nette chauffeurs – dat is het gros van de taxiwereld – weer een fatsoenlijke boterham te verdienen valt. Op dit moment zijn de uurverdiensten van taxichauffeurs bij het overdadige aanbod van allerlei taxi's op hun dieptepunt beland, met name in de grote steden. Daarmee drijf je de nette chauffeurs net over het randje: voor hen organiseer je gewoon armoede. Zij komen niet aan een fatsoenlijke boterham. Het paard wordt achter de wagen gespannen. Zorg ervoor dat juist die chauffeurs weer een fatsoenlijke boterham kunnen verdienen. Daarvoor heb je gewoon capaciteitsbeleid nodig. Ik roep de staatssecretaris op om gemeenten de mogelijkheid en de vrijheid te geven om het aantal uitgegeven vergunningen te limiteren en in de hand te houden. In de derde plaats vinden wij de verplichte groepsvorming prima. De staatssecretaris mag daarmee doorgaan. Wij steunen echter het pleidooi van de grotere steden dat het voor gemeenten mogelijk moet blijven om chauffeurs individueel aan te pakken.

In de vierde plaats zou ik denken dat de grote steden – dit geldt eigenlijk voor alle gemeenten, maar in grote steden is dit onderwerp het meest

materieel van belang – meer beleidsvrijheid moeten krijgen om aanvullende eisen te stellen boven op de landelijke criteria. Dit zal per stad kunnen verschillen. Laat aan de gemeenten zelf de ruimte om allerlei kwaliteitscriteria te stellen, zoals aan kennis van de Nederlandse taal tot aan voldoende kennis van het stratenplan, die wellicht in een lokale taxi-markt te veel ontbreekt bij de beschikbare chauffeurs. Ik zou de gemeenten daar veel ruimte in willen geven, opdat zij ook aan de bak kunnen. Dit geldt ook voor het Vancouversysteem, waarover de heer Cramer sprak. Ik wil graag dat grote steden gaan experimenteren met extra milieueisen voor de auto's die rondrijden. Ik zou het fantastisch vinden als wij stapsgewijs naar een snelle verduurzaming van de auto's gaan die rondrijden in de taxiwereld. Een aantal steden heeft dit ook heel hard nodig. Ze worden niet echt geholpen door dit kabinet om de strijd tegen luchtvervuiling op een fatsoenlijke manier te voeren. Daarvoor geldt: alle hens aan dek, dus ook voor taxi's. Maak het mogelijk dat steden ook op dat punt eisen kunnen stellen.

De heer **De Mos** (PVV): Wie gaat de verduurzaming van de taxi's betalen? De taxiondernemer?

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Kijk bijvoorbeeld naar het plan voor elektrische auto's van het kabinet dat er ligt op basis van moties van GroenLinks met de VVD en de PvdA. Dit zullen wij binnenkort nog veel uitvoeriger gaan bespreken. Dit ziet er interessant uit en het is een goede stap. Ik ben niet snel complimenteus jegens de heer Eurlings, maar dit heeft hij toch best leuk gedaan. Het kabinet wil hier, ook op ons verzoek, nog verder in door. Dit betekent dat de prijs van die auto's naar beneden gaat, dat er heel snel opstelpunten komen en dat het gemak voor burgers en bedrijven om snel elektrisch te gaan rijden, heel groot wordt. Daar ligt winst! Een beetje ondernemer zou dat moeten pakken. De suggestie van de heer De Mos dat dit allemaal vreselijk duur is en onmogelijk is te financieren voor een individueel taxibedrijf, deel ik niet.

De **voorzitter**: Die suggestie werd overigens niet gewekt.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Die suggestie werd natuurlijk wel gewekt, voorzitter. U hebt dat ook gehoord. En daarmee ben ik het in ieder geval niet eens.

Voorzitter. In de vijfde plaats wil de staatssecretaris ervoor zorgen dat er een opgeknapt tariefstelsel komt. Het kost mij echt hoofdbrekens om nu echt precies na te gaan hoe het tariefstelsel eruitziet. Ik vond de vorige wijziging al niet heel erg rationeel, en nu komt daar een soort hybride systeem bovenop. Leg het mij als soms eenvoudig taxigebruiker een keer uit wat ik nu eigenlijk betaal als ik in een taxi stap.

In de zesde plaats het kleine, maar niet onbelangrijke puntje: de taxi-TomTom. Mevrouw Van Gent heeft dit in het overleg van 13 mei 2009 aan de staatssecretaris voorgesteld. De staatssecretaris zei toen dat zij dat – ik citeer – «een buitengewoon goed idee» vond. Het is terecht dat zij dit vond. Daarom stelden wij dit ook voor. Maar een maand of twee later hebben wij een nogal pinnig briefje van haar gekregen, waaruit blijkt dat haar enthousiasme helemaal is verdwenen. Het is allemaal moeilijk en ingewikkeld en er zou een aanbesteding moeten plaatsvinden. Ik zou de staatssecretaris tot iets meer pragmatisme willen oproepen. Volgens mij zou zij vast moeten houden aan het oorspronkelijke standpunt. Ik reken op haar goede wil om van dit idee iets moois te maken; zie vooral de kansen in plaats van de problemen.

Als wij het zo vandaag allemaal kunnen afronden, wordt het nog wat met taxi's in Nederland.

De **voorzitter**: De heer Aptroot wil u nog een vraag stellen. O, dat kan trouwens niet, want hij is al door zijn interrupties heen.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Vendrik boft.

De **voorzitter**: Wij zijn toe aan het antwoord van de staatssecretaris. Ik sta de Kamerleden twee interrupties toe in deze ronde.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik heb in mijn brief aangegeven dat de liberalisering van de taximarkt niet heeft gebracht wat wij ervan verwacht hebben in de tijd dat zij plaatsvond, begin deze eeuw. De heer Vendrik zegt: de staatssecretaris schrijft dat wel in haar brief, maar zij krijgt dat nauwelijks over de lippen. Maar mijnheer Vendrik, ik heb er geen enkele moeite mee om dat gewoon klip-en-klaar te zeggen. Wij weten dat ook met z'n allen. Ik weet dit in elk geval al sinds ik aantrad als staatssecretaris. Ik werd toen geconfronteerd met een situatie waarin – ik herinner mij dat ook de KNV dit zo heeft omschreven – het ministerie, de branche en de gemeenten met de rug naar elkaar toe stonden en er op geen enkele manier sprake was van goed overleg. De analyse dat er problemen waren, werd gedeeld, maar dat was ook het enige. Er was op geen enkele manier overeenstemming over de wijze waarop de oplossing zou moeten worden gevonden en wat de juiste weg zou zijn om te zorgen dat de taximarkt weer een goede markt zou worden. Nu, twee jaar later, ligt hier een door iedereen gedragen plan. KNV, overheid en gemeenten zijn het met elkaar eens: dit is de manier waarop wij de taximarkt weer op de rails krijgen. Ik ben daar blij mee. Daarom spreek ik met een plezierig gevoel met de Kamer over de goede oplossingen voor de taximarkt. Natuurlijk, het laatste woord is er niet over gesproken. Veel leden hebben nog vragen en opmerkingen. Daarom zijn wij hier ook bij elkaar. Wij zijn echter nu eindelijk met elkaar op de goede weg. Een kwalitatief goede taximarkt, die ook voor de reiziger een transparante prijs en een plezierige chauffeur biedt en die de taximarkt de mogelijkheid biedt gewoon op een goede manier zijn brood te verdienen, ligt hierdoor nu binnen bereik. Na deze inleiding kan ik natuurlijk nog heel veel zeggen, maar de leden hebben zo veel gevraagd dat die verschillende onderwerpen ongetwijfeld aan bod komen. Ik ga in op de groepsvorming en de G4. Mevrouw Roefs heeft gezegd dat er steeds wordt gesproken over de G4. Zij vroeg zich af of er in de middelgrote steden geen problemen zijn. Natuurlijk loopt het daar ook niet allemaal van een leien dakje. Bij de uitwerking van mijn visie is niet alleen met de G4 gesproken, maar ook met de G27, de middelgrote steden die ook hun problemen met de taxi's hebben. De mogelijkheden van groepsvorming die wij nu willen bieden, gelden niet alleen voor de grote steden, maar ook middelgrote steden kunnen besluiten om in hun stad dat instrument te gaan gebruiken. Groepsvorming biedt voor de gemeenten de beste manier om op maat gesneden eisen te stellen aan de taxi in de stad. De heer Aptroot heeft gevraagd hoe het nu zit met de taakverdeling tussen de gemeenten en de IVW. Kort gezegd, de IVW treedt op als de taxiregelgeving is overtreden. De IVW gaat over de vergunning en de politie over de openbare orde. Dat is de helderste manier waarop ik dit kan zeggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb begrepen dat jaren geleden in Amsterdam afspraken zijn gemaakt tussen de IVW, de gemeente en de politie over de vraag hoe moet worden opgetreden. Zij zijn het gewoon niet eens met elkaar. Dat is een van de redenen waarom het is misgelopen. Is het mogelijk dat de staatssecretaris zich met name door de grote steden en door de IVW met enige regelmaat laat informeren hoe het gaat? De staatssecretaris zou dan op enige manier moeten kunnen optreden en hen vermanend moeten kunnen toespreken. Daar zit immers een deel van het

probleem. Er zijn afspraken gemaakt, maar men houdt zich er niet aan. Men kan eigenlijk niet met elkaar door een deur. Dat moet veranderen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In Amsterdam zijn geluiden gehoord dat de situatie zo zou zijn. De IVW heeft met drie van de vier grote steden vorig najaar convenanten gesloten over de wijze waarop de IVW en de politie zouden gaan samenwerken. Die samenwerking levert immers de beste handhaving op. Het was niet mogelijk om daarover afspraken te maken met Amsterdam. Mijn informatie is inmiddels behoorlijk hard en wordt ondersteund met verslagen van vergadering. Ik ben er namelijk behoorlijk ingedoken. De eerste reden dat er geen afspraken zijn gemaakt met Amsterdam is niet zozeer dat er onenigheid is met de IVW over de vraag hoe de controles worden ingevuld, maar wel over de prioriteitsstelling: waaraan wordt prioriteit gegeven en waaraan niet? Ik ben erg blij dat wij nu ook in staat zijn geweest om een convenant met Amsterdam te sluiten over de handhaving. Dat convenant is vorige week getekend. Soms is het ook een kwestie geweest van de juiste prioriteitsstelling in de steden: waar wordt de politie ingezet?

De heer **Aptroot** (VVD): Ik neem zonder meer aan dat de analyse van de vraag hoe het is misgegaan in Amsterdam komt van de staatssecretaris. Ik ken die geluiden ook. Ik weet ook dat er in de gemeenteraad over wordt gesproken. Partijgenoot en gemeenteraadslid in Amsterdam Robert Flos heeft hierover vragen gesteld. De beantwoording bevestigt ook dat het mis is. Kan de staatssecretaris toezeggen dat er gewoon kritisch wordt gekeken naar de samenwerking tussen gemeenten en de IVW en dat zij ons zo nodig een brief stuurt waarin zij aankondigt op welke wijze zij gaat ingrijpen als gemeenten of de IVW het weer laten zitten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er zijn nu dus sinds vorige week met alle vier de grote steden convenanten. In zo'n convenant maak je afspraken over de wijze waarop je het doet. Ik ga ervan uit dat naar de letter en de geest van de convenanten zal worden gehandeld. Mocht ik het signaal krijgen van de IVW of van een van de vier grote steden dat er problemen zijn, dan ga ik natuurlijk direct bekijken wat er aan de hand is. Maar op dit moment is het dus gelukt om ook met Amsterdam afspraken te maken. Voorzitter. Mevrouw Roefs heeft gezegd dat – en zo parafraseer ik haar woorden maar even – deze brieven, voornemens en de veranderingen in de Taxiwet allemaal mooi zijn. Zij heeft gevraagd of iedereen voldoende op de hoogte is van de mogelijkheden in het kader van groepsvorming die er voor gemeenten zijn na de wijziging van de Taxiwet. Tevens heeft zij gevraagd of ik er niet voor kan zorgen dat er een soort vraagbaak of een expertisecentrum komt waar gemeenten naartoe kunnen met hun vragen. Natuurlijk is dat mogelijk. Ik zal er ook nog eens naar kijken dat wij dit ook helder maken bij de implementatie, zodat gemeenten erop worden gewezen dat groepsvorming heel veel mogelijkheden geeft en dat zij zich daarvan bewust moeten zijn. Wij zullen daar inzet op plegen.

Naar aanleiding hiervan werd mevrouw Roefs geïnterrupteerd met de vraag of de IVW wel overal tijd voor heeft, omdat ook de inspectie 20% van het personeel moet inleveren. Dan kom ik ook op de boordcomputer, een stapje vooruit. De boordcomputer werkt preventief tegen fraude en maakt de handhaving veel gemakkelijker. Op het moment dat de boordcomputer er is, zal er voor de IVW ook veel meer ruimte zijn om waar nodig gericht te handhaven en te controleren.

De heer Roemer heeft gevraagd of gemeenten de Wet Bibob kunnen gebruiken voor ondernemingen. De IVW maakt gebruik van de Wet Bibob bij het behandelen van een aanvraag van de ondernemingsvergunning. Dat ligt bij de IVW. Als het erom gaat dat de grote steden zeggen dat zij zelf toezicht willen houden op de ondernemingen, dan kan dat heel goed via het instrument groepsvorming. De gemeente kan in de verordening en



in de eisen die deze stelt aan het gebruik van haar standplaatsen heel veel eisen opnemen. Daarin kan een gemeente ook heel goed meenemen dat een vog niet direct wordt ingetrokken als een chauffeur uit een van de groepen herhaaldelijk in aanraking komt met bijvoorbeeld de politie. Dat is namelijk niet altijd een-op-een. Dit zou wel reden kunnen zijn voor de gemeente om te zeggen: in het geval dat bij jullie groep een chauffeur zich zo gedraagt, is de groep niet meer welkom op de standplaats. In feite geeft het instrument groepsvorming de gemeenten meer vrijheid om juist de chauffeurs die zich niet goed gedragen, maar niet dermate slecht dat dit leidt tot intrekking van de vog, toch aan te pakken. Dit gebeurt dan via de groep, waarbij de onderlinge sociale controle wordt vergroot. Gemeenten zullen meer mogelijkheden hebben via de groepsvorming dan de Wet Bibob hen zal bieden.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik heb een niet-onbelangrijk punt, dat ook is aangedragen door de G4. Het zou misschien ook verstandig zijn dat de gemeenten de ruimte krijgen om de individuele chauffeur in het geval van wangedrag rechtstreeks aan te pakken. Op het moment dat het altijd via de groep loopt, waar de betreffende chauffeur wellicht onderdeel van is, werpt dat ook weer een drempel op. Stel dat het een groep van tien chauffeurs betreft waarvan een chauffeur zich misdraagt, dan pak je de hele groep. De drempel om effectief en snel op te treden is dan ook weer groter. Daarom zou het logisch zijn dat de gemeente ook ervoor kan kiezen om die individuele chauffeur aan te pakken. Volgens mij is daar geen bezwaar tegen. Waarom regelt de staatssecretaris dit niet zo?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De IVW handhaaft op de chauffeurspas – en het rijbewijs natuurlijk, maar dat spreekt vanzelf – en de ondernemingsvergunning. In dit geval wordt gehandhaafd op de chauffeurspas. Deze wordt ingetrokken op het moment dat er geen vog meer is. Wanneer de vog wordt ingetrokken, is geregeld via justitie. Dat heeft te maken met strafmaat en gevolgen van bepaalde gedragingen. Dat betekent voor de IVW een mogelijkheid om de individuele chauffeur aan te pakken. Ik denk niet dat het verstandig zou zijn om op wat voor wijze dan ook daar nog eens mogelijkheden bovenop te doen voor de gemeenten. Daarbij zou het dan ook nog eens de vraag zijn hoe ver de bevoegdheid van de gemeente gaat. Kan deze dan een individuele chauffeur het recht ontzeggen om in Amsterdam te rijden, of moet dat verder gaan? Op het moment dat de IVW aanpakt, is het landelijk. Dat is «geen chauffeurspas, nergens mag je meer rijden». Als het er nu om gaat dat een gemeente zegt dat zij zo graag die rotte appels weg wil hebben, heeft de gemeente de mogelijkheid om de eis van groepsvorming te stellen. Aan die groep stelt de gemeente vervolgens eisen. Het is heel goed mogelijk om een groep de toegang te ontzeggen tot een standplaats als iemand in de groep zich buitengewoon misdraagt. De criteria hiervoor moeten natuurlijk wel helder worden omschreven. De heer Vendrik vraagt: verhoogt dit de drempel dan niet voor de gemeenten om dan zo'n groep aan te pakken? Ik zou zeggen: als je als gemeente je eigen regels serieus neemt, en je stelt zo'n eis, dan zul je dat dus wel moeten doen. Je bereikt daarmee dat er een sterke druk binnen de groep ontstaat, dat taxichauffeurs op elkaar toezien en dat zij zeggen: je gedraagt je, want ik wil niet door jouw gedrag in de ellende komen. Sociale controle binnen de groep is de sterkste manier om ervoor te zorgen dat het in de taxibranche weer goed gaat. Er moet niet alleen sprake zijn van repressie van boven, maar onderling moet het zo worden dat men op elkaar toeziet en zegt: jij gedraagt je, anders zit ik zo in de shit door jouw gedrag.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Wat mij betreft, is het niet of/of maar en/en. Gemeenten moeten zowel de mogelijkheid krijgen om de groep aan te pakken als zij groepsvorming verplicht stellen, zoals in het geval

van herhaaldelijk wangedrag van een of meerdere chauffeurs, want dan is er in die groep iets fout, maar ook om in voorkomende gevallen individueel in te grijpen. Misschien heeft dit ook nog een andere reden. Nu is het handhavingsregime namelijk wel heel erg complex. Als het gaat om individuele chauffeurs loopt de handhaving en het toezicht via de IVW, die de chauffeurspas kan intrekken. De gemeente heeft vervolgens ook de mogelijkheid bij individueel wangedrag nog iets te doen ten aanzien van de groep. Dit lijkt mij allemaal erg ingewikkeld, omdat verschillende instanties op hetzelfde feit kunnen ingrijpen via verschillende procedures. Dat vind ik niet helder. Mijn inziens moet je dit bij de gemeenten neerleggen. Zij hebben dan de bevoegdheid om in te grijpen, hoe zij dat dan ook precies willen doen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat uw oplossing weer een ander probleem schept. De IVW, die de vergunningen en chauffeurspassen controleert, komt hiermee als het ware naast een gemeente te staan, die dan ook in staat is om de chauffeurspas in te trekken. Maar als een gemeente de chauffeurspas intrekt, is de vraag of die intrekking alleen geldig is in de gemeente zelf, of toch ook op landelijk niveau. Dat geeft ook heel veel onduidelijkheid. Het is het meest helder als het met landelijke geldigheid intrekken van de chauffeurspas wordt gedaan door de landelijke inspectie. Datgene wat plaatselijke invloed heeft, namelijk het gebruik van de standplaatsen of niet, gebeurt door de gemeenten. Er zijn heel veel varianten denkbaar. Ook als een gemeente zoekt naar een mogelijkheid om een individuele chauffeur aan te pakken, zou de gemeente genoeg kunnen nemen met de afspraak dat wanneer een bepaalde chauffeur uit een groep zich misdraagt, deze uit de groep wordt gezet. Dan laat je de verantwoordelijkheid waar zij hoort. De verantwoordelijkheid voor het gedrag van de chauffeurs zou volgens mij bij de groep moeten liggen en niet bij de gemeente.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De toelichting van de staatssecretaris verheldert wel veel, maar toch heb ik er enige reserves bij. Het legt namelijk wel heel veel spanning op de groep. Stel dat een chauffeur zegt: ik laat mij er niet uit zetten; ik heb gewoon een vergunning; ik heb mij aangesloten; ik ben een of twee keer in de fout gegaan, maar zo erg is het toch allemaal niet. Dan leg je een geweldige spanning op de groep. Dan is het dus niet iemand van buitenaf die kan zeggen: het is klaar. De staatssecretaris begon haar antwoord in relatie tot de Wet Bibob, maar volgens mij is dit slechts een deel van de problemen. Het kunnen ook misdragingen zijn die even niets met de Wet Bibob te maken hebben. Hoe verhoudt dat zich tot het toezicht? Als de taxibranche aangeeft dat het een begaanbare weg lijkt, is er dan ook nog een beeld bij dat dit een bepaalde termijn krijgt om te zien of dit gaat functioneren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Cramer vraagt of dit nu niet een te grote druk op de groep of spanning binnen de groep geeft. Dit is nu juist waar het op dit moment totaal aan ontbreekt bij de taxibranche. Het is nu een kwestie van dat er goede chauffeurs zijn die het beste willen, maar dat zij ongelofelijk in de wielen worden gereden door een aantal chauffeurs dat niet als doel heeft om een goede taxichauffeur te zijn. Om dat aan te passen zul je er echt voor moeten zorgen dat de taxichauffeurs onderling op elkaar gaan toezien. Dit is de beste handhaving en dit is veel beter dan op elke straathoek een politieagent en iemand van IVW zetten. Het is veel beter dat de gedachte komt: wij moeten ervoor zorgen dat wij naar elkaar kijken, want wij willen niet in de narigheid komen door de ander. Dat is de sociale controle. Natuurlijk levert die een zekere spanning op, maar wat mij betreft is dit een gezonde spanning, een spanning die er zou moeten zijn. Deze spanning heb je ook als je in een bedrijf werkt, waar werknemers ook naar elkaar kijken en zeggen: dat hoort toch niet en zo

zouden wij dit niet moeten doen. Zo moet het ook op de taximarkt gebeuren. Wel spanning dus, maar geen ongezonde spanning wat mij betreft.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb vrij veel ervaring met spanning op de werkvloer en het loopt ook niet altijd goed af in de sociale controle.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Gaat het zo slecht in de fractie?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is moeilijk in die fractie, dat wisten wij al.

De **voorzitter**: Bespaar ons de details als het over uzelf gaat.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nou ja, ik hoef daar toch niet al te geheimzinnig over te doen? Ik heb ook nog gevraagd in hoeverre dit binnen de taxibranche de route is waarvan men zegt: wij willen dit graag, maar geef ons ook een bepaalde tijd om te zien of dit werkt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als ik uw vraag goed begrijp, zegt u: er moet natuurlijk gekeken worden of dit werkt en of dit inderdaad een goede richting is. Dat spreekt vanzelf. Je moet beleid altijd blijven volgen en blijven monitoren. Als wij op een gegeven moment denken dat wij het toch iets anders hadden moeten doen, moet er altijd de ruimte zijn om het aan te passen. Daarom is het ook zo ongelofelijk belangrijk dat de verhoudingen tussen de branche, het Rijk en de gemeenten goed zijn, opdat onderling open kan worden gesproken over en kan worden gekeken naar zaken die wel werken, maar waarbij achteraf toch problemen blijken te zijn, waardoor een en ander moet worden bijgesteld. Zo werkt volgens mij goed beleid. Dat geldt ook hiervoor.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik had mijn vraag willen bewaren tot tweede termijn, maar dit interruptiedebat over groepsvorming en handhaving en over de vraag wie wat precies doet, geeft natuurlijk wel aan dat het mogelijk een bron van conflicten is. Ik heb het antwoord hoe het dan wel zou moeten, ook niet. Het lijkt mij wel gewenst dat in de convenanten die de staatssecretaris straks verder gaat uitwerken, de bevoegdheden en de verantwoordelijkheden goed geregeld zijn. Ik wil namelijk niet hebben dat wij over twee jaar weer aan tafel zitten, nadat bijvoorbeeld Amsterdam met beschuldigende vinger richting de staatssecretaris dan wel de landelijke politiek heeft gewezen met de opmerking «u hebt het niet goed gedaan». Deze zaken moeten vooraf worden afgetikt. Ik vraag de staatssecretaris zeer indringend en aansluitend op de vragen van de heren Vendrik en Cramer om deze materie goed bij de kop te pakken en goed uit te werken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Maar dat spreekt vanzelf. Dat is ook de reden waarom wij dit traject naar het in de wet vastleggen van een en ander zorgvuldig moeten afwerken, hoe snel wij dit ook met elkaar zouden willen doen. Bij wijze van spreken hebben wij liever gisteren de wet vastgesteld dan morgen. Toch zullen wij met elkaar die zorgvuldigheid moeten betrachten om te zorgen dat bevoegdheden helder worden vastgelegd en dat er een logische, heldere, te volgen verdeling is van bevoegdheid, die misverstanden uitsluit. Dit is een van de redenen waarom ik dit traject zorgvuldig heb ingezet. Ik verwacht dat het wetsvoorstel eind 2009 naar de Raad van State kan. De wet zou dan volgend voorjaar in werking moeten kunnen treden. De bevoegdheidsverdelingen moeten helder omschreven zijn; dat ben ik helemaal met de heer Mastwijk eens.

De heer **Roemer** (SP): Ervan uitgaande dat de vragen over het onderwerp handhaving door de staatssecretaris zijn beantwoord, wil ik er twee

punten uitlichten. Terecht wordt gezegd dat wij veel kunnen en moeten verwachten van de verplichte groepsvorming en de kwaliteitseisen die wij daaraan stellen. Daarmee kun je een heel groot deel van problemen ondervangen. Maar je verandert de wet het liefst maar één keer. Het grootste deel van de problemen wordt opgelost via het beleid en via je visie. De aanpak van excessen die daarbuiten vallen, moet goed in de wet zijn geregeld. Dit is dus ook het moment om vragen te beantwoorden zoals: geven wij grote steden in geval van extreme excessen of in het uiterste geval de mogelijkheid tot gebruik van de Wet Bibob? Mijn fractie is voorstander ervan om dit nu wel in de wet op te nemen.

De **voorzitter**: Uw vraag is?

De heer **Roemer** (SP): Wij moeten dit in de uiterste gevallen toestaan. Het is meer een oproep om de staatssecretaris ertoe te bewegen dit toch op te nemen. De staatssecretaris sprak ook over de vog. Wij hebben zeer recentelijk een vragenwisseling met het kabinet gehad. Daarin werd het geval van een zedendelinquent aangehaald die toch weer achter het stuur kon kruipen in het leerlingenvervoer, omdat zijn pas nu eenmaal vijf jaar geldig is. Hoe dat geregeld is tussen Justitie en de IVW, hoe en wanneer gemeenten worden geïnformeerd en hoe dit uiteindelijk al dan niet bij de werkgever terecht kan komen, is gewoon nog een heel groot probleem. Het is geen incident. Verder zou de staatssecretaris nog ingaan op de grensstreek als het onderwerp handhaving is afgelopen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het onderwerp handhaving is nog lang niet afgelopen. Ik heb hier nog een groot aantal vragen liggen. De grensstreek zal ongetwijfeld ergens voorbijkomen. De heer Roemer heeft drie vragen in een keer gesteld. De laatste vraag onthoud je dan en de eerste twee ben je dan weer kwijt. Zijn tweede vraag had betrekking op de chauffeurspas en de vog. Wij zijn daar op twee manieren mee bezig. In de eerste plaats kan de IVW pas actie ondernemen richting een taxichauffeur op het moment dat zij van het ministerie van Justitie bericht krijgt dat er iets is gebeurd. Dit heb ik ook in de brief aan de Kamer geschreven. Wij zijn nu met het ministerie van Justitie in overleg om hen ertoe te bewegen, ons veel eerder die gegevens te geven. Wij moeten deze immers van Justitie krijgen. Als het bijvoorbeeld een paar weken duurt voordat wij ze krijgen, betekent het dat wij niets kunnen doen. Justitie is bereid om dat te doen, maar moet daarvoor bekijken hoe het werkproces moet worden aangepast. Dit jaar maak ik daarover nog afspraken met de minister van Justitie. In de tweede plaats is het nu zo dat wanneer de IVW te horen krijgt dat een taxichauffeur is veroordeeld, zij de chauffeur aanschrijft met de mededeling dat de chauffeur een nieuwe vog moet aanvragen. De vog wordt dan niet verstrekt, waarna de chauffeurspas wordt ingetrokken. Dit is een vrij omslachtige manier van werken. Daarom wil ik dit aanpassen in de wet. Ik wil het zo maken dat de IVW de chauffeurspas kan schorsen op het moment dat wij van Justitie gegevens krijgen. Zij kan deze nog niet meteen intrekken vanwege de mogelijkheid tot beroep en bezwaar. Op dat moment wordt de chauffeur op non-actief gesteld. Hij heeft dan nog een aantal weken om daartegen in beroep te gaan. Dit houdt in dat er veel slagvaardiger, veel adequater en veel sneller zal worden gereageerd op het intrekken van de chauffeurspas wanneer een chauffeur zich heeft misdragen. Op deze manier willen wij dat aanpakken.

Ik kom nog terug op de vraag van de heer Roemer over de grensstreek. Voorzitter. De heer Cramer heeft gevraagd of het nu al mogelijk is om raddraaiers aan te pakken. Ik ben er eigenlijk net al op ingegaan hoe de IVW dit gaat doen.

Als het echt om zaken van openbare orde gaat, zijn het natuurlijk de gemeenten die daarin adequaat en slagvaardig beleid moeten hebben.

De heer Cramer heeft ook gevraagd welke eisen gemeenten kunnen stellen als zij overgaan tot groepsvorming. Gemeenten kunnen eigenlijk voor heel veel zaken eisen stellen. Zij kunnen eisen stellen aan de uitrusting en de herkenbaarheid van de taxi's. Zij kunnen eisen stellen aan de verplichtingen voor de taxichauffeurs wat ze moeten kunnen, aan stratenkennis en gedragscode. Zij kunnen eisen dat de tarieven goed kenbaar gesteld worden. Zij kunnen eisen stellen aan de manier waarop met de klachtenafhandeling wordt omgegaan. Zij kunnen allerhande afspraken maken. Er is weinig, mits het goed in de verordening is opgeschreven, wat gemeenten niet aan eisen kunnen stellen voor het gebruik kunnen maken van de standplaats in de gemeente.

De heer Mastwijk heeft gezegd: handhaven op snorders. De inspectie doet dat en heeft daarvoor ook hulp vanuit de branche. Het zelfregulerende element en de groepstucht zijn daarbij ook nodig om het te kunnen aanpakken, maar daarop zijn wij zojuist uitgebreid ingegaan.

De heer De Mos heeft nog gesproken over de mysteryguests. Dat zijn echt afspraken die wij met elkaar moeten maken. Via de convenanten gaan wij daarnaar ook kijken, maar daarbij is ook de medewerking van de politie nodig. Als je namelijk handhaaft via mysteryguests, moet er wel politie ter plaatse zijn om gelijk lik-op-stuk te geven en boter bij de vis te doen als je iemand tegenkomt. Dit zijn dus afspraken die niet alleen vanuit de IVW moeten komen, maar die IVW en politie samen moeten maken om te komen tot de meest effectieve manier van handhaven. Ik ben er wel van overtuigd dat de methode van mysteryguests daarvoor een goede is. Over de individuele chauffeurs heb ik het eigenlijk gehad.

De heer De Mos heeft nog een vraag gesteld over de hotels en de tarieven bij hotels. Eigenlijk wil ik deze vraag beantwoorden als het gaat over de tarieven en niet nu.

Dit was de handhaving wat mij betreft. Dan kom ik nu aan het hoofdje «vergunningen en examens».

De heer **Roemer** (SP): Handhaving in de grensstreek zou toch ook komen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat komt onder een ander hoofdje, misschien wel het hoofdje «grensstreek». Het komt misschien onder het hoofdje «buitenland».

De heer Aptroot heeft gezegd dat het halen van een examen drie maanden duurt en gevraagd of iemand niet eerst in dienst kan komen en dan pas examen kan doen. Er is het zogenaamde leer-werktraject, waarin het inderdaad op die manier kan. Met de taxibranche en de sociale partners ben ik overeengekomen dat de examenplicht voor chauffeurs in loondienst kán vervallen. Dat is nog geen vanzelfsprekendheid, want daaraan moeten wel goede afspraken over de opleidingseisen ten grondslag liggen, ook in de cao's. Zolang die er niet zijn, is er natuurlijk geen sprake van dat dit vervalt. Het kan echter – en dat is ook afgesproken – om ervoor te zorgen dat adequate afspraken worden gemaakt welke eisen wel en welke niet. Nogmaals, ook nu is het mogelijk om in een zogenaamd leer-werktraject de chauffeur zijn examens en zijn theoretische zaken te laten doen en tegelijkertijd ook in de praktijk al ervaring te laten opdoen.

De heer **Aptroot** (VVD): Waarom zouden wij kijken of via de cao sociale partners kunnen regelen dat voldoende eisen worden gesteld in een soort examen, als wij dat examen hebben? Dat geldt voor de zelfstandige rijders. Dit vind ik een stukje loslaten dat geen zin heeft. Handhaaf nu gewoon dat examen. Dat is ook een voorwaarde voor de chauffeurspas. Dan kunnen wij des te gemakkelijker optreden, als dat nodig is, bij misdragingen. Volgens mij vinden wij bijna allemaal dat de chauffeurspas dan kan worden ingetrokken. Ik zie het voordeel niet om die af te schaffen voor de chauffeurs in loondienst en vervolgens te vragen of de branche het onderling zelf gaat regelen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Allereerst, er is de mogelijkheid, wanneer de branche erin slaagt dat met sociale partners goed te regelen. Ik heb gezegd: als jullie dat lukt, ben ik bereid de eisen te laten vervallen en dan komen jullie eisen daarvoor in de plaats. De gedachte erachter is dat de branche met de sociale partners komt tot een pakket waarvan zij overtuigd is dat het echt geëist kan worden van de chauffeur. Dit is ingegeven vanuit de gedachte dat de mensen die ergens werken, op een gegeven moment met elkaar vaak beter tot de juiste eisen komen dan wanneer je als ministerie dat vanaf een afstand doet. Dit heeft ook te maken met het verschil tussen het contractvervoer en de straattaxi, met de eisen die gesteld worden aan de chauffeurs in het contractvervoer. Als je de eisen onverkort laat staan, zou je aan die chauffeurs eisen stellen over stratenkennis en weet ik wat allemaal, die zij voor hun baan helemaal niet nodig hebben. Slaag je erin om voor de chauffeurspas de eisen voor het examen lager te stellen zodat zij voor de contractvervoerders niet te veel zijn, dan zou het voor de in loondienst zijnde straattaxichauffeurs aanvullend kunnen gebeuren via de cao. Dan kan daarin extra gevraagd worden wat zij nodig hebben. Dat is de achtergrond van deze afspraak.

De heer **Aptroot** (VVD): Maar dat is een theoretisch verhaal, want het examen blijft er wel voor de zelfstandige chauffeur. Wij gaan natuurlijk niet zeggen dat er geen zelfstandige chauffeur meer mag zijn, die niet in loondienst is. Daar hebben wij dus eisen voor en dan zeggen wij dat men een ander pakket via de cao moet regelen. Ik vind gewoon: gelijke monniken, gelijke kappen. Handhaaf nu dat examen. Ik ben ermee akkoord dat de eisen in overleg met chauffeurs, ondernemers en organisaties worden opgesteld en van tijd tot tijd aangepast. Als het nodig is, is er een A- en een B-examen. Ik vind echter dat de staatssecretaris hier te veel dreigt los te laten.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik steun de heer Aptroot zeer. Ik snap dit eerlijk gezegd ook niet. Ik zou het veel logischer vinden om de regels voor de chauffeurspas – en of het een tweetrapsraket wordt, ik vind het allemaal prima – gewoon in overleg met de sector op te stellen en dit voor één keer vast te leggen, mits de sector zelf een belangrijke «say» heeft in wat echt gevraagd moet worden of wat overbodige ballast is. Dat lijkt mij eerlijk gezegd vanzelfsprekend. Als de staatssecretaris dit toezeigt, is het probleem toch vrij helder op te lossen. Dan vind ik de route via de cao's wel erg ingewikkeld.

De **voorzitter**: Twee vragen met één antwoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nogmaals, er was inderdaad een keuze om landelijk in de wet de eisen vast te stellen, te regelen en te zeggen dat iedereen daaraan moet voldoen. Dat was een keuze. Ik heb gekozen voor het andere traject, vanuit de gedachte die ik zojuist al heb aangestipt, dat de taximarkt geen eenduidige markt is. Het is niet alleen maar straattaxi, ook het gehele contractvervoer hoort erbij. De eisen die je aan een chauffeur in het contractvervoer stelt, zijn andere dan die je aan iemand van de straattaxi zou willen stellen. Bij de straattaxi is stratenkennis en weet ik wat allemaal van groot belang, voor het contractvervoer eigenlijk niet. Daar hoeft de chauffeur maar één route te kennen. Mij hebben vanuit de branche klachten bereikt dat het lastig is om daarvoor voldoende chauffeurs te krijgen, juist vanwege de eisen die aan de chauffeurspas gesteld worden. Vanuit de wens om niet te zware eisen te stellen voor de chauffeurspas van degene die in het contractvervoer wil rijden, heb ik om aan de klachten tegemoet te komen deze route gekozen. In feite stellen we landelijk het laagste vast, wat voldoende is voor contractvervoer, en dan kunnen aanvullend door de branche en de sociale partners eisen worden gesteld voor de straattaxi. Ik doe het pas, ik ga er

pas toe over wanneer inderdaad overeenstemming bereikt is over die eisen. Dat is de achtergrond van deze keuze.

De **voorzitter**: U vervolgt uw betoog.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Mastwijk heeft gesproken over de kosten van een lokale vergunning. Ook anderen hebben daarover gesproken. De FNV stelt voor dat de chauffeurs bijvoorbeeld gaan betalen voor een vergunning om te mogen rijden. Ik heb in mijn brief aangegeven dat gemeenten leges kunnen heffen over de groepsvergunning. Daarmee kan de gemeente voor een deel de kosten die gepaard gaan met de handhaving, financieren. In de groepsverordening kan ook een bepaling worden opgenomen dat betaald wordt voor de vergunning om op de standplaats te gaan staan. Ik moet u zeggen dat ik daar persoonlijk geen voorstander van ben. Ik zou toch heel graag willen dat binnen de taxi-markt geconcurrereerd gaat worden op kwaliteit en dat niet als het ware de vergunning gaat worden verkocht. Daar komt het namelijk op neer, de gemeente zou dan de vergunning gaan verkopen. Waarom zou je dat doen? Waarom zou een gemeente niet zeggen: voor ons ... Kijk, de tarieven zijn gemaximeerd. De klant moet een betaalbare taxi krijgen. Ga als gemeente laten concurreren op kwaliteit. Stel kwaliteitseisen en laat de taxi daarop inzetten, dat de groep een goede kwaliteit biedt. Ga niet – is mijn mening, is mijn visie – ook ineens het element toevoegen dat men de vergunning kan kopen. Ik zou zeggen: verdien haar door goede kwaliteit.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben blij met deze benadering door de staatssecretaris, maar als ik haar ook hoor zeggen dat gemeenten leges kunnen heffen, zie ik toch wel weer een probleem aan de horizon verschijnen. Wat gaat er precies onder de leges vallen? Valt daar bijvoorbeeld onder een bijdrage aan het installeren van een slagboom voor het op- en afrijden van een taxistandplaats? Kortom, ik vind het prima als gemeenten kosten die zij maken, doorberekenen, maar onder twee voorwaarden. Wij moeten inderdaad niet terug naar het systeem van 70 000 gulden voor een over te dragen vergunning. Dat is één. Vervolgens kan het pas aan de orde zijn als de overgebleven goede taxichauffeurs, goede ondernemers, in staat zijn om een fatsoenlijke boterham te verdienen. Dan zou ik zeggen, als ik ondernemer was: ik wil best betalen, maar dan wil ik ook privileges hebben en het uit de exploitatie kunnen terugverdienen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als het gaat om de leges, is er natuurlijk altijd een verband tussen de kosten die gemaakt worden en wat daaronder valt en niet. Dat is in de eerste plaats iets wat in de gemeenten bepaald zal moeten worden. Ook de gemeenteraden zullen hun licht erover moeten laten schijnen of het terecht is. Maar nogmaals, de gedachte van betalen voor de vergunning spreekt mij niet aan. Ik zou echt willen zeggen: verdien de vergunning, concurrer met elkaar op kwaliteit en zorg er als gemeente voor dat je gewoon goede kwaliteit en de beste kwaliteit op je standplaats krijgt.

Ik kom vervolgens bij het hoofde «deelname groepen en de marktmacht». De heer Aptroot heeft gevraagd hoe je kunt voorkomen dat uitsluiting optreedt bij de groepsvorming. De groepsvorming is er ook op gericht om juist kleine bedrijven te bundelen. Eenpitters kunnen bij elkaar in een groep gaan. Kleinere bedrijven kunnen zich bij elkaar aansluiten. Dan hoeft het dus niet zo te zijn dat een klein bedrijf per definitie geen kans heeft. De te vormen groepen zijn in feite samenwerkingsverbanden van kleine bedrijven die het solo niet kunnen doen. Zij profiteren van elkaar doordat er een gezamenlijk controle zal zijn, ook op de kwaliteitsborging. Ik zie dus het gevaar waarover de heer Aptroot spreekt, dat kleine bedrijven worden uitgesloten, niet. Niet per definitie. En wat de vraag van de heer Aptroot nu zou zijn, kan ik niet raden ...

De **voorzitter**: Als voorzitter gaf ik de heer Aptroot aan dat hij zijn interrupties verbruikt heeft, maar dat hij ook nog een tweede termijn heeft. Hij moet het dus daar maar even voor opsparen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik doe mijn best om zo goed mogelijk te antwoorden op wat de heer Aptroot graag wil weten. Ik denk niet dat dit gevaar er is. Ieder is vrij om een groep te vormen. Het is ook de vraag of er vijftien taxi's bij een groep moeten horen of dat vijf taxi's voldoende zijn. Dat is ook een keuze die de gemeente kan maken.

De heer Roemer heeft gevraagd waarom wij geen capaciteitsbeleid voeren. De gemeenten – dat was ook een voorstel van de FNV – moeten de mogelijkheid hebben om het aantal vergunningen te beperken. De gemeenten krijgen de bevoegdheid om vergunningen uit te delen aan de hand van groepsvorming over de gemeentelijke standplaatsen. Daarbij kunnen zij eisen stellen aan de grootte van de groep. Zij kunnen ook eisen stellen aan het aantal groepen dat zij toelaten op de standplaatsen. Dat is dus ook een mogelijkheid om de capaciteit van de standplaatsen een redelijke capaciteit te laten zijn. Dus niet te veel chauffeurs in de stad. Ik weet niet of het nog ergens anders staat, maar ik herinner mij een opmerking van de heer Aptroot, die mij aansprak, waarvan ik mij voorneem om die inderdaad ook met de steden te bespreken. Die ging over dat visgraatmodel, waarbij er ook de mogelijkheid is om niet de eerste te kiezen en om de auto's handiger neer te zetten. Ik zal het zeker doen.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil dit toch even heel erg helder gezegd hebben. Het moet dadelijk niet op één of twee woorden gepind worden dat het wel of niet zo gezegd is. Van alle leden die gesproken hebben en die ook in de taskforce zitten, is mij helder geworden dat de wet niet regelt dat gemeenten capaciteitsbeleid kunnen voeren. Volgens mij is dat gewoon hard afgesproken, is dat ook de keus geweest en is dat, wel of niet met overeenstemming, uit de taskforce gekomen. De staatssecretaris zegt dat zij via groepsvorming en kwaliteitseisen opkrikken behoorlijke invloed kunnen uitoefenen en daarmee invloed kunnen hebben op de capaciteit. Dat is echter iets anders. Ik kom dan weer terug op wat ik in verband met de Wet Bibob ook zei: je verandert de wet maar één keer. Ik ga ervan uit en hoop dat het negen van de tien keer met die visie, met dat beleid, voldoende is om de kwaliteit te regelen. Er is echter geen capaciteitsbeleid mogelijk met de voorstellen die nu gedaan worden. In geval van nood moet dat naar de mening van de SP wel gebeuren. Mijn vraag is dus: klopt het zoals ik het nu verwoord heb en is de staatssecretaris alsnog bereid om dit in de wet op te nemen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Zoals het nu is, kunnen gemeenten invloed hebben, als zij dat willen, op het aantal chauffeurs dat de mogelijkheid krijgt om van de standplaatsen gebruik te maken. Dat wil zeggen: bij de groepsvorming kan de gemeente én eisen stellen aan de grootte van de groep én aan het aantal groepen waarvoor zij een vergunning wil verlenen. De heer Roemer vroeg of het klopte zoals hij het gezegd heeft. Ik herhaal even hoe het is, om helder te zijn. Daar, op de standplaats, kan de gemeente invloed hebben op de capaciteit. De gemeente heeft geen invloed op het aantal taxi's dat in totaliteit door Amsterdam rijdt. In die zin is er geen capaciteitsbeleid en regelt de wet het niet. Er is wel een mogelijkheid voor de gemeente om invloed te hebben op het aantal chauffeurs, op het aantal taxi's dat bij de standplaatsen staat.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris heeft het niet expliciet gezegd, maar ik ga ervan uit dat zij niet van plan is om het alsnog in de wet op te nemen. Dat verbaast mij enigszins, want toen de Wp 2000 werd gemaakt, is door de CDA-fractie nota bene een amendement ingediend, onder andere gesteund door de ChristenUnie, GroenLinks en ook de SP-fractie,



om het capaciteitsbeleid in de wet te regelen. Met de huidige bezetting van de Tweede Kamer zou dit betekenen dat daar gewoon een meerderheid voor is. Ik ga de motie dus wel degelijk indienen, wellicht met dezelfde indieners die destijds het amendement met dezelfde strekking hebben ingediend. Wij wisten het toen al en nu is alleen nog maar duidelijker geworden dat wij wat moeten doen. Ik vind het erg spijtig dat de staatssecretaris hier niet alsnog naar wil kijken, want het was ook de mening van de ChristenUnie.

**Staatssecretaris Huizinga-Heringa:** Ik begrijp dat de heer Roemer het heeft over de situatie in 2000, toen veel partijen nog niet wisten wat de toen wel door de hele Kamer geaccordeerde wet teweeg zou brengen in taxiland. Zover zijn wij nu niet. Het lijkt mij dus niet verstandig om standpunten die toen zijn ingenomen, nu, bijna tien jaar later, onverkort te herhalen. Los daarvan, ik denk dat gemeenten op deze manier voldoende mogelijkheden hebben om de kwaliteit van de taxi's en het aantal taxi's te beïnvloeden. Daarom is het mijn mening dat wij het eerst maar eens zo moeten proberen. Ik heb er vertrouwen in dat dit een gunstige invloed zal hebben. Nogmaals, beleid moet altijd gemonitord worden. Wij kunnen altijd nog overgaan tot deze vrij draconische maatregel van gewoon de capaciteit beperken.

**De voorzitter:** Ik treed nu toch even op. Er zijn een paar dingen verzocht door de commissie in meerderheid, in de eerste plaats om om 12.30 uur klaar te zijn. Dat is één. In de tweede plaats heeft de staatssecretaris aan de beantwoording van de vragen die in eerste termijn zijn gesteld, nog geen zestien minuten besteed. De overige tijd is gaan zitten in interrupties en de antwoorden daarop. De grens van twee lijkt mij dus alleszins redelijk om te handhaven. Er komt nog een tweede termijn. Ik stel voor dat de staatssecretaris nu haar betoog vervolgt.

**Staatssecretaris Huizinga-Heringa:** Voorzitter. De heer Mastwijk heeft gevraagd of een taxichauffeur uit Leeuwarden overal mag rijden en ook een passagier mag droppen of oppikken in Amsterdam. Ja, Nederland is één vervoersgebied en ook een taxi uit Leeuwarden mag in Amsterdam rijden. Hij heeft echter een vergunning nodig om op de taxistandplaats in Amsterdam te gaan staan.

Vervolgens zijn vragen gesteld over de boordcomputer, de taxameter, de bon en het rittenboekje. De heer Aptroot en anderen in navolging hebben gevraagd of het rittenboekje ook goedkoper kan en niet alleen via de Sdu. Wij gaan kijken welke eisen eraan gesteld moeten worden en of het inderdaad een monopolie van de Sdu moet zijn. Ik kom erop terug en laat het, ik neem aan schriftelijk, aan u horen.

Mevrouw Roefs heeft gezegd dat de kosten van de boordcomputer vooral zitten in de certificering. Zij heeft gevraagd of dat niet onhandig is en of je het niet bij de taxibranche zelf moet kunnen leggen. Als een boordcomputer wordt gebruikt die niet gecertificeerd is, kun je moeilijk erg veel vertrouwen hebben in de betrouwbaarheid van de gegevens. Je wilt er zeker van zijn dat de boordcomputer betrouwbare gegevens geeft, zodat je weet dat die preventief werkt tegen fraude en zodat deze de IVW helpt bij de handhaving. De fabrikant kan zelf testhuizen uitkiezen voor de boordcomputer. Er zijn veel testhuizen, dus veel certificeringsmogelijkheden zowel in Nederland als in het buitenland. De kosten van het testen zijn afhankelijk van de hoeveelheid werk die de testhuizen eraan hebben. Met de rapporten kan de fabrikant typegoedkeuring verkrijgen. Er is dus niet maar één bedrijf waarbij iedereen te biecht moet. Er zijn vele mogelijkheden. Zonder certificering kan een boordcomputer niet goed werken. Er is vervolgens gevraagd, ook door mevrouw Roefs, of de afgifte van een bon geldt voor alle taxichauffeurs of alleen voor de straattaxi. Eigenlijk vroeg zij: geldt de vraag van de bon overal waar er een taxameter is? Ja,

dat is zo. Overal waar een taxameter verplicht is, wordt ook een bon verplicht.

De heer Roemer, evenals mevrouw Roefs, heeft gevraagd of ik zekerheid kan geven over de kosten. Hier ligt een belangrijke verantwoordelijkheid voor de ondernemers en de fabrikanten. Wij hebben natuurlijk met elkaar afgesproken om ook ervoor te zorgen dat de boordcomputer zo weinig mogelijk kost. Daarom zijn er ook verschillende uitvragen gedaan. Wij hebben als ministerie ook gezegd dat wij een bijdrage willen geven in de kosten van de boordcomputer. Voordat wij helderheid kunnen geven over die bijdrage, moet er echter ook helderheid zijn over de kosten. Als ik nu zeg hoeveel het ministerie betaalt, ben ik bang dat de prijs van de boordcomputer ook met dat bedrag gaat stijgen. Wij zullen dus als ministerie een bedrag bijdragen. Hoe hoog dat bedrag wordt, zal in november blijken wanneer er meer helderheid is over de kosten. Dan kunnen wij ook bekijken wat de invoering van de boordcomputer financieel voor de branche betekent. Dan komen wij daarop terug. Vanzelfsprekend hoort de Kamer dat.

De vraag is gesteld waarom wij niet de levering van de gegevens verplichten in plaats van de boordcomputer. Daar ben ik net op ingegaan. Het is van belang dat wij van de gegevens die wij krijgen, zeker kunnen zijn dat het de juiste gegevens zijn. Anders zouden wij bij wijze van spreken ook het rittenboekje wel kunnen handhaven. Daarin worden ons ook gegevens aangeleverd. Wij willen juist als IVW weten dat de gegevens die wij krijgen, ook de juiste gegevens zijn. Daarom is een gecertificeerde boordcomputer nodig.

De heer Cramer sprak over een steekproefsgewijze controle van de taxameters langs de weg in plaats van een jaarlijkse keuring. De IVW voert ook steekproeven uit bij de controle op de taxameters, vaak in samenwerking met RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) of het NMI. Ook de jaarlijkse keuringen blijven echter nodig.

De heer Vendrik heeft gezegd dat de staatssecretaris zo ongelooflijk enthousiast was over de koppeling aan het navigatiesysteem met de boordcomputer en de taxameter, maar dat zij in de brief wat terughoudender is. Ja, ik ben erg enthousiast over dat voorstel van GroenLinks. Dat heb ik toen laten blijken. Ik ben dat nog steeds. Ik ben ook erg enthousiast over wat bijvoorbeeld de heer Cramer zegt, dat het mooi zou zijn en dat hij het zou waarderen als de taxi's Priussen zijn en als duurzame taxi's een kwaliteitsmiddel zijn. Ik ben daarover enthousiast, maar alles wat ik een goed idee vind, hoef ik niet landelijk te gaan verplichten. Dat is de reden geweest en de toon geweest van mijn antwoord. Het is een goed idee, ik heb het aan de markt voorgelegd. Ik heb TomTom van het idee op de hoogte gesteld en gevraagd om te kijken of men met een goed aanbod kan komen, want dat zou toch heel mooi zijn. Daarmee vind ik echter dat ik het idee voldoende heb ondersteund. Alles wat goed en mooi is gelijk landelijk gaan verplichten is wel een hele stap.

Over de rij- en rusttijden hebben enkelen van u vragen gesteld. De heer Aptroot heeft gevraagd of ik bereid ben om de rij- en rusttijdenregeling in elk geval helderder te maken. Ik ben met partijen in overleg op dit punt. Iedereen is ervan overtuigd dat er iets aan moet gebeuren. Rij- en rusttijden moeten wel gehandhaafd worden, maar over de manier waarop zijn wij in goed overleg. Dat overleg is mij goed bevallen, want als je het dan met elkaar eens wordt, kom je ook met een plan waar ieder achter staat. Ik wil dat overleg dus voortzetten. Ik neem aan dat wij dit najaar, dus over enkele maanden, de Kamer een voorstel kunnen doen hoe wij de rij- en rusttijdenregeling eenvoudiger willen maken.

Er is ook gesproken over het klachtenmeldpunt. De heer Roemer vroeg zich af of dat wel zou werken. Het klachtenmeldpunt is nu zo vormgegeven dat klachten worden afgehandeld en dat klachten die niet naar genoegen van de klager zijn afgehandeld, naar een geschillencommissie gaan die een bindende uitspraak doet. De klachten worden doorgegeven

aan niet alleen de IVW, zodat die nog eens kan kijken waarover veel klachten zijn en waar men zou kunnen handhaven, maar ook aan de gemeenten zodat die ook inzicht hebben over welke groepen die zij een vergunning geven, veel klachten komen en over welke groepen minder, zodat de gemeenten die ook kunnen gebruiken bij de vergunningverlening voor de standplaats. Ik denk dat er daarmee een klachtenregeling is die heel goed is. Ik heb er vertrouwen in dat die zal werken.

Er zijn ook vragen gesteld over de tarieven. De heer Roemer heeft gevraagd wanneer de nieuwe tariefstructuur helder wordt. Mevrouw Roefs heeft daar ook vragen over gesteld. Ik heb aangegeven dat voor de nieuwe tariefstructuur, wanneer wij daartoe komen, in elk geval de transparantie voor de klant een belangrijke eis is. Dat betekent dat niet alleen zoals nu de kilometerprijs een rol gaat spelen bij het tarief, maar dat ook de tijd een rol gaat spelen. Ik wil dat er voor de klant een heldere, transparante bon komt waarin de verschillende elementen zijn uitgewerkt zodat een klant kan zien: kilometerprijs zoveel, tijd zoveel en zo kom ik op dit bedrag. Dat hangt dus samen. Er moet dus een mogelijkheid zijn voor een heldere bon, voordat wij de nieuwe tariefstructuur invoeren. Ik kom daarop terug. Het is helder dat wij moeten kijken of dit via de boordcomputer moet, of via de taximeters of op nog een andere manier. Ik ben daarover met de branche in overleg, maar dit is helder: alleen een nieuwe tariefstructuur als de klant na elke rit kan zien wat hij heeft betaald en waaraan.

De **voorzitter**: Hoe en wanneer denkt u daarop terug te komen? Wat zegt u in dit opzicht nu aan de Kamer toe?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat er in elk geval in november, als wij meer helderheid hebben over de boordcomputer, over de tarieven ook meer helderheid zal zijn.

Er is nog door de heer Cramer gevraagd om de maximumtarieven te indexeren. Daar kom ik ook op terug. Ik ben in overleg met de branche of en hoe wij dat zouden moeten doen.

Vervolgens is er een vraag gesteld over het vipvervoer en de concurrentie. De heer Mastwijk heeft gevraagd – en hij heeft dat al eerder gevraagd – of het mogelijk is om een geel kenteken in te voeren voor het vipvervoer. Hij zei ook tegen mij dat hij weet dat ik ermee bezig ben. Hij heeft om een brief gevraagd. Ik heb daar al een brief over geschreven, maar ik zal ook zeker deze vraag nog een keer naar de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid doorgeleiden, want hij is de eerste die daarvoor verantwoordelijk is. Ik zal hem vragen om dit nog eens helder uiteen te zetten, ook aan deze commissie.

De heer Mastwijk heeft ook gezegd dat hij geconfronteerd werd met een «Rent a Bob»-advertentie. Hij vroeg of dat geen oneerlijke concurrentie is. Rent a Bob gebeurt via de auto van degene die vervoerd wordt. Iemand stapt in jouw auto en rijdt je naar huis. Dat is geen taxivervoer in de zin dat je een chauffeur en een auto huurt. De taxibranche staat het natuurlijk vrij om ook zulke diensten aan te bieden. Dan zouden er de volgende keer dat de heer Mastwijk in de ruimte komt waar hij toen was, twee bordjes kunnen hangen. Eén van een onduidelijke Rent a Bob en één van een Rent a Bob met het dan inmiddels vertrouwde taxikeurmerk van een taxi waarvan hij weet dat het een heel goede is, omdat hij die ook op de standplaats in Amsterdam ziet staan. Als die ook Rent a Bob aanbiedt, kiest hij die natuurlijk eerder, want hij denkt: dat is een vertrouwd adres.

De heer De Mos heeft een vraag gesteld over de hotels. Zijn vraag heeft ermee te maken dat hotels soms afspraken hebben met bepaalde taxibedrijven, waardoor tegen een klant in een hotel gezegd wordt dat men wel een taxi regelt voor een vaste prijs. Dat is niet altijd een redelijke prijs. Dat is inderdaad een probleem. Ik werd daar tijdens mijn werkbezoek aan Amsterdam mee geconfronteerd. De voorstellen die ik doe, kunnen daar-

voor wel een oplossing bieden. Ik wil opnemen dat wij niets afdoen van de mogelijkheid om een vaste prijs af te spreken, maar dat de klant het recht moet hebben om vooraf aan te geven of hij op de meter wil rijden of de vaste prijs wil handhaven. Als er een hotelgast is die denkt dat het wel een behoorlijk prijsje is en dat hij op de meter wil rijden, dan kan dat. Dat is een middel om de klant iets in handen te geven, mocht hij wantrouwen hebben over de juistheid en redelijkheid van de hoogte van de prijs. Dan het kopje «buitenland».

De **voorzitter**: Vol verwachting klopt ons hart.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De IVW handhaaft ook in de grensstreek. Wel inspecteert de IVW meer en meer op basis van risicoanalyses. Dat heeft ertoe geleid dat er nu iets meer prioriteit wordt gegeven aan de grote steden, omdat daar op dit moment veel te doen is. Zodra de rust daar is teruggekeerd en andere maatregelen, bijvoorbeeld een boordcomputer, gezorgd hebben voor minder druk op de IVW, zal ongetwijfeld ook weer de prioriteit bij de grensstreek liggen.

De **voorzitter**: De heer Roemer is door zijn interrupties heen, maar ik stel hem toch in de gelegenheid om een vervolgvraag te stellen voor zijn tweede interruptie die werd stopgezet omdat de staatssecretaris nog met de beantwoording op het punt van de handhaving bezig was.

De heer **Roemer** (SP): Dank u wel, voorzitter, dat waardeer ik zeer. Ik vind het wel heel ernstig. Ik weet uit eigen ervaring wat voor bussen af en toe rondrijden, met discotheekgangers, waarin drie keer te veel kinderen – kan ik intussen wel zeggen – zitten, onder andere Duitse bussen. Regionale taxibedrijven gaan gewoon over de kop omdat zij door die snorders en de Duitse taxibedrijven geen droge boterham meer kunnen verdienen en er absoluut niet tegen kunnen concurreren, omdat voor minder dan de helft van de prijs die ritten worden aangeboden en met zo'n kwaliteit dat het gewoon levensgevaarlijk is. Als de staatssecretaris dan zegt dat het geen prioriteit heeft, kom ik terug op mijn verhaal van zojuist. Dan moet zij de IVW niet uitkleden. De staatssecretaris kan pas de capaciteit verminderen als zij ervoor zorgt dat daar een heleboel taken verdwijnen. Zij laat eigenlijk gewoon een hele grensstreek in de kou staan en een kwaliteit van taxi passeren die levensgevaarlijk is op sommige momenten, omdat zij vindt dat het in Amsterdam belangrijker is. Ja, het is daar belangrijk en in de grensstreek is het niet minder belangrijk. Je dochter zal maar in zo'n bus zitten! En die van mij heeft erin gezeten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is niet de eerste keer dat wij hierover spreken. U weet ook dat al het nodige gedaan is om voorlichting te geven en mensen attent te maken. Ook in Duitsland is er veel voorlichting gegeven en gewaarschuwd. Het is dus niet zo dat vanuit het ministerie die zaak gewoon op zijn beloop wordt gelaten. Alles wat wij eraan kunnen doen, is eraan gedaan. Daarbij is ook ingezet op handhaving. Op dit moment vraagt de handhaving in de grote steden heel veel aandacht. Dat zijn nu eenmaal keuzes die gemaakt moeten worden, waar ik ook niet blij mee ben. Dat begrijpt u. Dit betekent echter absoluut niet dat de grensstreek compleet aan zijn lot wordt overgelaten. Wij hebben er al veel aan gedaan. In de analyses op een risicoprofiel scoort ook de grensstreek. Ik zeg u toe dat ik er nog een keer naar ga kijken en dat ik met de IVW in overleg ga over de vraag op welke manier wij in elk geval in de nabije toekomst daar waar het nuttig en zinnig kan zijn, met de beperkte middelen die er zijn, nog eens extra kunnen controleren. Ik kom daarop terug.

De **voorzitter**: Mag ik dan voorstellen dat de Kamer binnen afzienbare tijd op de hoogte wordt gesteld van de uitkomsten van uw interventie bij de IVW? En het zou fijn zijn als u daar een datum bij kan noemen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat spreekt vanzelf.

De **voorzitter**: En welke datum zou dat dan zijn?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, wat zal ik zeggen? Binnen een maand?

De **voorzitter**: Binnen een maand. Dat lijkt mij uitstekend. Wij noteren dat. Daarmee zijn wij gekomen aan het einde van de eerste termijn.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter, van mij staan nog drie vragen open. De eerste vraag was die over de feeling die chauffeurs hebben die door de sociale dienst of de reclassering aan een taxivergunning zijn geholpen. Om hoeveel mensen gaat het en is er na deze hulp nog controle op deze groep geweest?

De tweede vraag ging over een verzwaarde opleiding met terugwerkende kracht tot 2000 voor de vrije rijders.

De derde vraag was de vraag over de tuktuk die niet aan dezelfde eisen voldoet als taxi's. Wij hebben het dan over de chauffeurspas en de taxameter.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daar kom ik graag in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**: Ik kijk even rond en ik kijk ook naar de klok. Ik stel voor een tweede termijn met maximaal twee minuten spreektijd, en dan zet ik uw microfoon uit, en twee interrupties. Ik begin met het woord te geven aan mevrouw Roefs.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik heb nog geen antwoord gekregen over de printereisen en de eisen aan de USB-stick in verband met de boordcomputer. Ik wil de staatssecretaris toch het volgende voorhouden. Ik heb gehoord dat er eigenlijk maar één bedrijf echt gekwalificeerd is om straks de boordcomputer te certificeren. Ik heb ook niet gevraagd dat niet gecertificeerd moest worden. Als echter sprake is van een monopoliepositie – je praat toch gauw over € 80 000 à € 100 000 aan kosten voor een bedrijf om te certificeren – bepaalt dat natuurlijk dadelijk de prijs van de boordcomputer. Ik heb gehoord dat er een monopoliepositie is, dat er één bedrijf is dat het eigenlijk zou kunnen. Dan denk ik dat Verkeer en Waterstaat afspraken moet maken over de kosten. Op dat moment jagen wij namelijk iedereen echt heel erg op kosten.

De staatssecretaris zegt dat de jaarlijkse keuringen nodig blijven, maar ik vind dat dit niet echt onderbouwd is. Ik ben ervan overtuigd dat die niet meer nodig zijn als de boordcomputer er is.

Over het capaciteitsbeleid zei de staatssecretaris twee dingen. Zij zei dat de gemeente het aantal taxi's per groep kan bepalen en dat zij het aantal groepen kan bepalen dat op een standplaats mag staan. Als dat zo is – maar ik zag van alles gebeuren op de tribune – is dat in mijn ogen capaciteitsbeleid. Ik wil wel graag van de staatssecretaris horen of het echt op die manier geregeld gaat worden.

Volgens mij is dat wat ik nog had staan.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik heb nog geen antwoord gekregen op het voorstel van de VVD om ondernemersvergunningen ook persoonsgebonden te laten zijn en om dus niet een ander op die vergunning een bedrijf te laten exploiteren.

Over een heleboel dingen zijn wij het met elkaar eens, maar ik heb vooral moeite met het vervallen van de bekwaamheidseisen voor chauffeurs in loondienst. Het is best om te zeggen dat er verschil moet zijn tussen de straattaxi en contractvervoer. Dat kan de overheid ook definiëren. Als wij echter voor de zelfstandige chauffeurs eisen stellen, waarom stellen wij die dan ook niet voor de chauffeurs in loondienst? Als ik daar in tweede termijn geen bevredigend antwoord op krijg, ga ik proberen daar een Kameruitspraak over te krijgen.

Over groepsvorming wordt gezegd dat iemand zich kan aansluiten. Als er echter een paar groepen zijn, als het een beetje vol is in de stad en als de rest er niemand bij wil, wat moet dan een zelfstandige of een bedrijf met een paar taxi's dat zich wil aansluiten? Ik heb daar moeite mee. Ik zou niet weten hoe dit uitpakt, dus ik twijfel daarover.

Dank voor de toezegging over het meenemen van het visgraatmodel. Over het rittenboekje krijgen wij binnenkort een schriftelijke reactie, maar ik zeg u wel dat er wat de VVD betreft geen andere reactie kan zijn dan dat dit boekje met 53 velletjes en 53 doorslagen geen € 37,50 meer kost maar een paar euro. Of dit moet gewoon bij de Sdu worden weggenomen en naar een ander toegaan. Dit is namelijk echt geld uit de zak kloppen. Dat vinden wij niet acceptabel.

Verder ben ik blij met de toezegging dat de rij- en rusttijdenregeling zal worden versimpeld. Daar krijgen wij nog wel een reactie op.

De heer **Roemer** (SP): Dank aan de staatssecretaris voor de antwoorden op de vele vragen. Er blijven voor mij toch een paar heikele punten over. Allereerst de Wet Bibob uit 2003. De Wet bevordering integriteitsbeoordeling door het openbaar bestuur is bedoeld om bestuursorganen zoals gemeenten de integriteit van houders van vergunningen en subsidies te laten toetsen. Die wet is er niet voor niets. Natuurlijk moet die alleen gebruikt worden in geval van uiterste nood. De afgelopen negen jaar hebben wij wel gemerkt met alles wat er rondrijdt, dat het hard nodig is dat optimaal gebruik kan worden gemaakt van deze wet indien andere middelen niet meer toereikend zijn. Daarom blijft de SP van mening dat wij dat in de gemeenten mogelijk moeten maken. Als ik geen beter antwoord krijg, zal ik de Kamer om een uitspraak daarover vragen.

Wat het capaciteitsbeleid betreft heeft de staatssecretaris gezegd dat de gemeente op de standplaatsen iets kan doen, ook aan de grootte van de groepen. Maar dat is natuurlijk geen capaciteitsbeleid voor de totale stad. Het is dan nog steeds mogelijk dat er twee keer zoveel taxi's rondrijden, waardoor het voor goedwillende taxichauffeurs steeds moeilijker wordt om een fatsoenlijke boterham te verdienen. In zulke gevallen moet de gemeente wat de SP betreft dat beleid kunnen gaan voeren. Ook hierover zal mijn fractie als ik geen beter antwoord krijg van de staatssecretaris, de Kamer om een uitspraak vragen.

Wat het klachtenmeldpunt betreft, heb ik een vraag alvorens ik dat ook daarvoor ga doen. Is verankerd dat behalve het informeren van de taxi-ondernemer bij een klacht, ook de gemeente en de IVW van een klacht op de hoogte worden gesteld, zodat ingegrepen kan worden? Als dat een 100% garantie is, krijg ik heel graag een bevestiging of dat nog verankerd moet worden in de wet.

Wat de grensstreek betreft vind ik het echt heel kwalijk. Het betreft de praktijk van alledag, niet alleen voor de bedrijven die er zitten en die er verschrikkelijk veel last van hebben, maar ook de kwaliteit van het vervoer. Als ik weet dat er bussen rijden die kwalitatief waardeloos zijn en die drie keer te vol zitten, waardoor andere bedrijven de kaas van het brood wordt gegeten ... De kwaliteit is echt dramatisch slecht en levensgevaarlijk. De staatssecretaris zegt dat zij met de Duitsers informatie heeft uitgewisseld. Daar moet keihard op gecontroleerd worden. Ik zal dus niet wachten op de brief van de staatssecretaris. Als ik geen beter antwoord krijg, zal ik ook hierover de Kamer om een uitspraak vragen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Dank aan de staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. Dank wat betreft het PVV-voorstel over de mysteryguest. Ik ben benieuwd naar de uitwerking.

Over het bestrijden van de overcapaciteit heeft de PVV ook iets gezegd. Een op de vier chauffeurs, 25%, behoort volgens het ministerie zelf niet in een taxi thuis wegens allerlei delicten. Geen taxipas voor schoften dus. Wij kijken uit naar de contacten met het ministerie van Justitie die de staatssecretaris zal hebben.

Alstublieft niet terug naar het capaciteitsbeleid. Dat neigt naar communisme. Dan rijden wij straks in een duurzame Trabant en daar zit natuurlijk niemand op te wachten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Ik blijf nog met een paar dingen zitten, ook met het capaciteitsbeleid. Ik weet niet of ik de juiste cijfers gebruik, maar het gaat om het voorbeeld. Wij hebben in dit land volgens mij 30 000 taxi's. Misschien moeten wij wel naar 20 000 terug om ervoor te zorgen dat de goede chauffeurs overblijven en dat die ook een goede boterham hebben. Ik ken de getallen niet, maar stel. Hoe ga je dat dan regelen? Dat kan misschien op de manier die de staatssecretaris heeft geschetst, maar hoe gaan we vervolgens om met Groningse taxichauffeurs die ten tijde van carnaval naar Maastricht rijden? Dat was een jaar of twee of drie geleden ook de aanleiding voor onmin. Hoe gaan wij dat voorkomen? Ik vraag de staatssecretaris om dat nog eens goed te bekijken.

Ik twijfel er nog steeds aan of de boordcomputer wel het geëigende instrument is. Ik stel ook vast dat de sector wat dat betreft niet helemaal op één lijn zit. Ik volg dus de staatssecretaris op dit punt. Ik ben wel blij met haar constatering dat de bon met het oog op de juiste verantwoording tegenover de klant over de tarieven, niet per se uit de boordcomputer hoeft te komen. Ik vraag dat omdat ik vind dat de tarieven zo snel mogelijk moeten ingaan. De staatssecretaris heeft al gezegd dat zij daar hard aan werkt. Wat ons betreft hoeft dat niet te wachten op de introductie van de boordcomputer.

Ik ben bij met de toezegging van de staatssecretaris om nog eens bij minister Donner te vragen hoe het zit met de rijtijden, week op, week af en het gele kenteken.

Ten slotte de snorders en de Rent a Bob. De heer Vendrik had een suggestie: je moet Mastwijk verbieden om naar het toilet te gaan. Dat lijkt mij een typisch voorbeeld van overbodige regelgeving. Die kant zou ik dus niet op willen. Het gaat mij erom dat er mensen aan een vorm van taxi- vervoer doen via Rent a Bob en zich daarbij onttrekken aan zaken als de Rijtijdenwet, maar ook aan bijvoorbeeld fiscale aspecten van het personenvervoer. Dat geldt ook voor een student die zich laat inhuren om iemand van Maastricht naar Groningen te brengen. Ik weet het antwoord ook niet, maar stel wel vast dat hier iets wrikt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de vrij uitvoerige beantwoording. Naar aanleiding van wat zij gezegd heeft, heb ik een drietal opmerkingen.

De eerste is over de regels die de gemeenten kunnen stellen. Ik ben blij met hoe zij dat uitlegt. Als er heel veel verschil is in regelgeving, krijgen wij dan echter niet gegarandeerd in de Kamer de discussie terug of er niet een vorm van oneerlijke concurrentie tussen gemeenten ontstaat? Ik kijk dan naar een heleboel gebieden waar gemeenten zelf regels kunnen stellen en waar dus de discussie ontstaat dat het in een andere gemeente wel mag en waarom daar dan niet? Hoe denkt de staatssecretaris daarmee te kunnen omgaan?

De tweede opmerking betreft de suggestie van de KNV om de taxameter steekproefsgewijs te controleren in plaats van jaarlijks. De kwalificatie die

de KNV in zijn brief eraan geeft, dat ze dan wel zullen functioneren ... Het zegt zelf dat ermee wordt gerommeld of geknoeid en dat men zorgt dat het in orde is. Even los van het feit dat het niet moet, vind ik de suggestie om het jaarlijks te doen III En dan heb je het gelijk te pakken, ook in het licht van het feit dat er straks met een boordcomputer nog andere mogelijkheden zijn om dit beter te kunnen controleren. De vraag is dan of je de jaarlijkse controle ook in het kader van de lastenverlichting kunt laten vervallen.

Ik vond ten slotte het antwoord van de staatssecretaris over de Prius wat te zuinig. Ik hoef er niet heel veel woorden meer aan te wijden, want ik was duidelijk in lijn met wat collega Vendrik ook zei. Ik vraag de staatssecretaris om dit proactief op te pakken, samen met het ministerie van Economische Zaken en de branche, om te kijken of er iets moois van is te maken, in plaats van de constatering dat zij het heeft ondersteund en dat men het zelf maar moet oplossen.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter. Ik moet zeggen dat ik de beantwoording van de staatssecretaris niet sterk vind. Ik vind bijvoorbeeld haar antwoord over de kwestie van de handhaving en de chauffeurspas, een punt dat de heer Aptroot naar voren heeft gebracht, niet sterk. Als de taxiwereld ergens behoefte aan heeft, is dat toch een heel duidelijk kader wie daarover gaat. Ik zie in de verte al een scenario opdoemen waarbij iedereen denkt dat hij over de handhaving niet gaat, waarna het balletje-balletjespel binnen het openbaar bestuur begint. Daar moet de staatssecretaris het niet heen leiden. Zij heeft nog even tijd voordat zij de wetsaanpassing in de Kamer laat brengen. Ik gun haar veel wijsheid op dit punt.

De staatssecretaris zegt hier luid en duidelijk dat de marktwerking een puinhoop is geworden. Oké, dat hebben wij dan een keer vastgesteld. Daar hoort dan gewoon een elementaire conclusie bij, namelijk dat je afscheid neemt van het idee dat er geconcurrereerd wordt op prijs. Dat gebeurt namelijk niet. Daar hoort ook bij dat je inziet dat je wel degelijk landelijk capaciteitsbeleid moet voeren. Dat zegt niet alleen de FNV en dat zegt niet alleen een aantal partijen hier in de Kamer. Ook een heel slimme marktwerkingseconoom als Marcel Canoy, vroeger werkzaam bij het Centraal Planbureau, trok die conclusie zeer terecht afgelopen zomer in een mooi stuk in NRC Handelsblad. Als je capaciteitsbeleid voert, hoort daar ook bij dat je de vergunningen op naam van de chauffeur zet, zodat deze niet verhandelbaar zijn. Dan heb je een helder kader. Nu is het weer een rafelig geheel. Via de groepsvorming, die een gemeente kan verplichten, plus het limiteren van het aantal groepen kan een gemeente – en dat geldt dan weer voor de opstappunten – capaciteitsbeleid voeren. Dat kan, maar het is waarschijnlijk niet dekkend voor wat er in een gemeente aan taxivervoer is. Dan houd je dus het probleem dat wij nu hebben, namelijk te veel chauffeurs en te veel aanbod. Dan gaat men elkaar dus weer de tent uitvechten voor de paar minimale euro's die men nog per uur weet te verdienen. Er zijn gewoon te veel taxi's in dit land. De enige manier om dat terug te dringen, is capaciteitsbeleid. Ik steun de heer Roemer in de motie die hij op dit punt gaat indienen, want hier moet de staatssecretaris gewoon een stap vooruitzetten.

Begrijp ik ten slotte het antwoord van de staatssecretaris over de gemeentelijke beleidsvrijheid zo goed, dat zij eigenlijk heel veel mogen? Dat is dus eigenlijk vrij ongelimiteerd. Ik ben nog geen uitspraak van haar tegengekomen wat gemeenten niet mogen doen, behalve dan het limiteren van het aantal vergunningen. Dat mag dan weer niet. Voor de rest mogen zij alles. Zie ik dat goed?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mevrouw Roefs heeft gezegd dat volgens haar informatie er voor de certificering van de boordcomputer maar één bedrijf is dat dit echt kan doen. Als dat zo is, zou dat



een monopoliepositie hebben en biedt dat een mogelijkheid om de prijs flink op te drijven. De informatie die wij hebben, is dat dit zeker niet zo is, dat er verschillende certificeringsbedrijven zijn en dat de fabrikanten zelf de keuze hebben welk certificeringsbedrijf zij inzetten. Van een monopoliepositie is dus geen sprake. Daarom is dit niet iets wat de prijs opdrijft. Daarbij heeft mevrouw Roefs gezegd dat een jaarlijkse keuring van de boordcomputer haar niet aan de orde lijkt. Dat is ook niet aan de orde. Zolang er nog wel met een taxameter wordt gereden, is het nodig om die jaarlijks te keuren. Daarmee kunnen wij stoppen op het moment dat de boordcomputer er is.

Mevrouw Roefs en vele anderen hebben over het capaciteitsbeleid gesproken. Haar vraag was of zij goed begrijpt dat de gemeenten op de standplaats wel capaciteitsbeleid kunnen voeren, maar niet in de stad. Dat is het goede antwoord. Op de standplaats kan de gemeente aan capaciteitsbeleid doen via het aantal groepen en via de grootte van de groep. In de stad zelf kan de gemeente echter niet zeggen dat er niet meer dan een bepaald aantal taxi's mag rondrijden. Dat zou ook bij de handhaving buitengewoon lastig worden. Een gedeelte van de taxi's die in Amsterdam rijden, komt ook niet uit Amsterdam. Die komen bijvoorbeeld uit Leeuwarden, het voorbeeld waarnaar de heer Mastwijk vroeg, of uit Maastricht of weet ik van waar. Het is heel lastig om als gemeente te bepalen welke taxi wel en welke niet. Dan zou je landelijk moeten bepalen dat in heel Nederland niet meer dan een bepaald aantal taxi's mag rijden. Dat is een heel lastig vast te stellen aantal. Dan zou je bovendien een verdeling moeten maken van zoveel daar, zoveel daar en zoveel daar. Vandaar dat ik om gemeenten toch een mogelijkheid te geven tot beperking van het aantal taxi's, gekozen heb voor de groepsvorming, die als eis gesteld kan worden aan het gebruikmaken van de taxistandplaats. Het is voor de taxi die in Amsterdam rijdt en geen gebruik kan maken van de standplaats, wel een heel behoorlijk negatief punt dat deze niet ergens kan gaan staan, maar rond moet rijden. Wanneer bovendien concurrentie op kwaliteit gaat plaatsvinden – en ik heb de verwachting dat dit absoluut zo zal zijn – dan zal iemand die in Amsterdam rondloopt, veel eerder een taxi aanhouden waarvan hij het logo herkent, waarvan hij denkt: ha, dat is een taxi die van de gemeente op de standplaatsen mag staan; goede kwaliteit, keurmerk, die neem ik. Zo zal het reputatiemechanisme ervoor zorgen dat er gaandeweg veel minder mogelijkheden zijn in Amsterdam voor de taxi's die geen vergunning voor de standplaats krijgen. Materieel bereik je hetzelfde, maar langs een juridisch veel beter te verdedigen weg en langs een weg die veel beter te handhaven is. Daarmee heb ik ook antwoord gegeven op anderen die het over de capaciteit hebben gehad.

De heer Aptroot had geen antwoord gekregen over de ondernemersvergunning, om die niet organisatie- maar persoonsgebonden te laten zijn. Ik kom daar graag op terug, maar doe dat liever in een brief. De precieze implicaties daarvan heb ik op dit moment niet op een rij. Het lijkt mij echter goed om nog eens te kijken of dit een oplossing kan zijn.

De heer Aptroot heeft ook gesproken over de eisen aan de chauffeurspas, aan het chauffeursexamen. Ook anderen hebben daarover gesproken. De heer Vendrik begrijpt niet waarom de staatssecretaris voor deze weg kiest en vraagt of het niet veel handiger is om de eisen vast te stellen waaraan ieder moet voldoen. Ik heb in eerste termijn uitgelegd dat er twee wegen zijn. Als ik het doe, wil ik stevige eisen stellen. Dan zou een chauffeur die in het contractvervoer werkt en elke dag een bepaalde route rijdt, aan dat hele zware examen moeten voldoen. Dan kunt u vragen: wat maakt dat uit? Ik krijg echter al vanaf het begin klachten van de contractbranche dat men zo verschrikkelijk moeilijk aan mensen kan komen die er willen werken en kunnen werken, omdat het niet altijd mensen zijn voor wie het chauffeursexamen met zware eisen als stratenkennis en weet ik wat allemaal, makkelijk is. Het is soms moeilijk voor ze om dat te halen. Eigenlijk is het voor hun werk ook niet nodig. Vandaar dat ik toch heb gekeken of

niet een weg te vinden is waarlangs ik beide dingen bereik. Dus dat ik het aan de ene kant makkelijker maak om in het contractvervoer te rijden en daaraan niet te zware eisen stel en dat ik aan de andere kant geen water in de wijn doe ten opzichte van de eisen die ik wil stellen aan een chauffeur in de straattaxi. Op deze manier is de oplossing gevonden. Wanneer de branche en de sociale partners daarover overeenstemming bereiken, zou dat een heel goede manier zijn om daar de eisen aan te scherpen en ze niet te zwaar te maken voor het contractvervoer. Nogmaals, het is een keuze. Ik heb deze keuze gemaakt omdat ik denk dat ik daarmee zo veel mogelijk tegemoet kom aan dat wat de markt nodig heeft.

De heer Aptroot heeft ook een opmerking gemaakt over uitsluiting van kleine bedrijven. Hij is daar niet gerust op. Als je capaciteitseisen stelt aan de standplaats, aan de groep en aan het aantal groepen, betekent dit dat er altijd taxibedrijven zullen zijn die niet op de standplaats mogen zijn. Het is niet uit te sluiten dat daar ook bedrijven bij zijn die best aan de kwaliteits-eisen zouden voldoen. Dat is een gevolg van het feit dat je capaciteits-beleid op de standplaats kunt voeren. Tegelijkertijd denk ik niet dat het beslist de kleinere bedrijven zijn die uitgesloten zullen worden. Kleinere bedrijven kunnen zich heel goed aansluiten bij groepen of een eigen groep vormen met andere bedrijven en concurreren op kwaliteit. Voor mij staat namelijk vast dat de gemeenten als concurrerend criterium moeten nemen dat wie de beste kwaliteit biedt, op de standplaats komt. Als een middelgroot bedrijf heel goede kwaliteit biedt, zal er absoluut ook ruimte zijn op de standplaats voor dat bedrijf.

De heer Roemer heeft een vraag gesteld over de Wet Bibob. Laat ik daar nog een keer op ingaan. Kan de gemeente gebruikmaken van de Wet Bibob? Als het gaat om de vraag welke groepen een gemeente wil toestaan op de taxistandplaats, kan een gemeente vragen om informatie via de Wet Bibob om te kijken of zij de groep een vergunning wil geven. Dan gaat het om de vergunning voor de taxistandplaatsen. Voor die vergunning kunnen de gemeenten het ministerie van Justitie vragen om de Wet Bibob te hanteren. Als het gaat om de ondernemersvergunning, dan niet. Dat loopt namelijk via de IVW. Bij de chauffeurspas gaat het niet om de Wet Bibob. Bij de chauffeurspas gaat het om de vog, de verklaring omtrent gedrag. Dat is de basis voor de chauffeurspas. Zo is dat dus geregeld. Er is dus voor de gemeenten een mogelijkheid via de Wet Bibob om informatie te krijgen, maar alleen voor het verlenen van de groepsvergunning en niet voor de ondernemingsvergunning.

De heer Roemer heeft over het klachtenmeldpunt gevraagd of de IVW en de gemeenten absoluut op de hoogte worden gesteld van de klachten. Het antwoord is: ja, dat is absoluut het geval. Ik vind het namelijk van groot belang dat de gemeenten inzicht hebben in het aantal klachten dat over de bedrijven die op de taxistandplaats staan. Dat is van groot belang, want dat is voor hen ook een manier om de kwaliteit te meten. Ook voor de IVW is het van groot belang om te kijken waar zij moet controleren en bij welke bedrijven zij nog eens extra goed gaat kijken. Ook zij zal dus die klachten moeten krijgen. Het antwoord is dus: ja, dat gaat gebeuren.

Over de grensstreek heb ik toegezegd dat ik er binnen een maand op terugkom en dat ik ga kijken hoe de IVW ondanks de beperkte capaciteit toch op een goede manier daarnaar kan kijken. Ik weerspreek nogmaals de suggestie dat daar niets aan gebeurd zou zijn en dat wij niet al heel veel inzet hebben gepleegd, juist in het grensgebied, met informatie, met mensen waarschuwen, met gesprekken met de Duitse taxibranche en de Duitse overheid om hen op dit probleem te wijzen. Het is dus zeker niet zo dat het gewoon maar is blijven liggen. Als het gaat om de specifieke vraag van direct meer IVW-controles, gebiedt de eerlijkheid mij te zeggen dat ik geen kast met IVW'ers heb. Ik kan niet gewoon een paar mensen uit de kast trekken en zeggen dat zij daarheen gaan. Het is passen en meten en schuiven. Zo is dat nu eenmaal. Nogmaals, als de boordcomputer er zou zijn, zou dat enorm in de handhaving schelen. Dat geeft meer ruimte,

maar daar kunnen wij niet op wachten. Ik ga dus kijken op welke manier het mogelijk is om daar toch een mouw aan te passen. Ik kom daarop bij u terug.

De heer De Mos heeft een aantal vragen gesteld waarop ik in eerste termijn nog niet had geantwoord. Zijn eerste vraag betrof het feit dat een nauwgezet contact nodig is met Justitie en Verkeer en Waterstaat over de vog. Ik dacht dat ik daarop al in eerste termijn was ingegaan. Ik ben in overleg met het ministerie van Justitie om ervoor te zorgen dat het sneller dan tot nu toe de IVW informeert wanneer een chauffeur een overtreding heeft begaan of veroordeeld is, zodat een incident of overtreding inderdaad gevolgen heeft voor zijn vog. Dat zal sneller gebeuren. Ik heb ook uitgelegd dat de IVW daar slagvaardiger mee zal omgaan.

De heer De Mos heeft ook gevraagd waarom de tuktuk niet onder de taxi-regeling komt. Wij hebben daar onderzoek naar gedaan, maar er is niet gebleken dat er versturende effecten zijn van de tuktuk op de taxibranche. Die wordt maar op heel beperkte schaal ingezet. Er rijden tuktuks in maar 8 steden in ons land en er rijden in totaal 80 exemplaren, en dan ook nog niet gedurende het gehele jaar, maar vaak alleen in bepaalde perioden van het jaar. Het leek ons niet nodig, ook niet voor de branche, om de tuktuk onder de taxiregeling te laten vallen. Voor de tuktuks gelden natuurlijk wel onverkort de wegenverkeersregelgeving en de veiligheids- en keuringseisen aan voertuigen.

De heer De Mos heeft ook gevraagd hoeveel feeling de chauffeurs hebben met hun klanten, ook als zij na de sociale dienst het beroep weer mogen opnemen, en of zij daarna nog worden gecontroleerd. In feite zegt hij: alles goed en wel, je hebt je straf, maar op een gegeven moment mag je weer als taxichauffeur rijden en hoe gaat dat dan, wordt daar dan nog naar gekeken? Voor de controle door de sociale dienst en de reclassering moet ik echt verwijzen naar de staatssecretaris, mevrouw Klijnsma, die daarover gaat. De chauffeur moet wel aan alle vakbekwaamheidseisen voldoen. Ik ben wel van plan om deze vraag nog eens voor te leggen aan Sociale Zaken, om te kijken of men daar beleid voor heeft en hoe dat beleid is vormgegeven. Ik kom daarop dus nog terug, als u dat goed vindt. De heer Mastwijk heeft ook vragen gesteld over het capaciteitsbeleid. Ik ben daar aan het begin, in de beantwoording van mevrouw Roefs, vrij uitvoerig ingegaan.

Hij heeft ook gesproken over de boordcomputer. Ik hoop echt hem ervan te kunnen overtuigen dat de boordcomputer bij de handhaving en het tegengaan van fraude in de taximarkt een belangrijk instrument zal zijn. Ik koppel echter de nieuwe tarieven niet aan de boordcomputer. Ik koppel de nieuwe tarieven wel aan de mogelijkheid dat er een heldere, transparante bon wordt uitgeprint. Die eis is er absoluut. Of er langs de ene weg of de andere aan tegemoetgekomen wordt, blijkt nog. Maar geen nieuwe tarieven als er voor de klant geen heldere en transparante bon is.

De heer Mastwijk heeft nog eens gesproken over Rent a Bob. De oplossing van de heer Vendrik lijkt mij wel erg drastisch, maar het valt niet onder het taxivervoer in de zin dat je geen taxi huurt. Het is een auto met chauffeur, maar je huurt in feite een chauffeur. Dat is wel een verschil. Het is dus geen normale taxi. Nogmaals, ook de taxibranche zou dit op kunnen pakken. Het is echter niet een directe concurrent van de taxibranche.

De heer Cramer heeft gevraagd of de jaarlijkse controle van de taxameter wel nodig is. Ja, die is absoluut nodig. Dat wordt mij nog eens vanuit de IVW verzekerd. Wij kunnen daar niet buiten. Als hij nog meer onderbouwing wil, zal ik die schriftelijk geven. Hij kan echter ook met mijn stelling hier dat de IVW mij verzekert dat dit echt nodig is vanwege allerhande technische zaken, genoegen nemen.

Hij vond het wat zuinigjes om zo op de Prius te reageren. Als wij decentraliseren en zeggen dat gemeenten in staat moeten zijn om maatwerk te leveren, moeten wij daar consequent in zijn. Ik vind het een buitengewoon

goede suggestie van hem. Het staat dus elke gemeente vrij, als zij dat zou willen, om in de eisen die aan de standplaats worden gesteld, aandacht te hebben voor de duurzaamheid van de auto's. Dat is mogelijk. Om te zeggen dat dit landelijk verplicht wordt, gaat mij echt een stap te ver. Het is een goed idee ...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik heb niet gezegd dat het verplicht moet worden. Ik heb gezegd: pak dit nu met EZ, in lijn met de motie en de toezegging overigens van de regering op dit punt tijdens het debat over het aanvullend pakket, proactief op en probeer er iets moois van te maken. Ik heb niet gezegd dat het verplicht moet worden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zullen er absoluut mee aan de slag gaan, maar laat de heer Cramer bedenken dat je echt moet uitkijken met wat je landelijk wilt regelen, als je decentraliseert. Natuurlijk kun je dingen faciliteren, er aandacht voor vragen en afspraken erover maken, maar dit gebiedt de landelijke overheid toch enige terughoudendheid in dit soort zaken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik wil de heer Cramer bijvallen. De minister van deze staatssecretaris, de heer Eurlings, is net gekomen met een pakket stimulering elektrische auto. Ik zou zeggen: grijp uw kans! Ga met Eurlings, de gemeenten, de provincies en wie het ook maar wil, kijken of je gezamenlijk kunt aanbesteden. Dat is een heel belangrijk punt. Zorg dat die markt tot ontwikkeling gaat komen en kijk of je met een aantal taxibedrijven de zaken over kunt doen. Die zullen daar ook in geïnteresseerd zijn. Dus Cramer heeft helemaal een punt. Er ligt een kans. Het is niet alleen kwestie van gemeenten, wij doen het met z'n allen. U ook!

De **voorzitter**: Ik constateer dat het geen vraag is, maar een vorm van adhesiebetuiging aan de vorige spreker. De staatssecretaris kan doorgaan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat zal ik doen. Wij besteden echter niet aan. In die zin is het lastig, als je kijkt naar de fiscale voordelen. Het bevorderen van juist duurzame auto's binnen de taximarkt is lastig, omdat de taximarkt en de auto's en de taxi niet onder de normale fiscale regels vallen. Er kan natuurlijk gekeken worden naar andere mogelijkheden. Mijn opmerking was er één van terughoudendheid. Denk nu niet dat wij alles landelijk voor elkaar kunnen krijgen, ondanks het feit dat wij het met volle overtuiging doen als wij ons ervoor inspannen.

De heer Vendrik heeft een aantal opmerkingen gemaakt, maar ik denk dat ik bij de beantwoording van de andere vragen op al zijn opmerkingen ben ingegaan. Als dat niet zo is, moet hij dat even zeggen. Anders ben ik klaar met mijn beantwoording.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Eén vraag eruitlichtend, heb ik goed begrepen dat de gemeenten helemaal vrij zijn in de aanvullende eisen die zij kunnen stellen – in zekere zin en afgezien van het capaciteitsbeleid, want daar moeten ze een heel ingewikkelde route voor volgen – en dat de staatssecretaris niet ergens limieten legt of begrenzingen in de wet opneemt die de gemeentelijke beleidsvrijheid beperken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, daarvoor heb ik niet aanvullende wettelijke eisen gesteld behalve wat nu contra legem zou zijn. Daar zijn echter geen aanvullende eisen voor gesteld. Nogmaals, er is voor de beste route gekozen om te zorgen voor werkbaar en handhaafbaar capaciteitsbeleid via de standplaatsen.

De **voorzitter**: Daarmee komen wij aan het einde van dit algemeen overleg. Er zijn de volgende toezeggingen gedaan.

De staatssecretaris komt schriftelijk terug op de mogelijkheid om de kosten van het rittenboekje te verlagen. Wanneer kunnen wij dat verwachten? We hebben natuurlijk altijd het liefst dat wij weten wanneer de staatssecretaris daarop terugkomt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Binnen een maand hebben wij in elk geval meer helderheid.

De **voorzitter**: Die krijgen wij dan ook. Binnen een maand krijgt de Kamer meer helderheid. Dank.

De tweede toezegging: de staatssecretaris komt in november schriftelijk terug op de mogelijke invoering van een nieuw tariefsysteem en gaat daarbij ook in op de mogelijkheid om tarieven te indexeren.

De derde toezegging: de staatssecretaris gaat met de Inspectie van Verkeer en Waterstaat in overleg om te bezien welke mogelijkheden er zijn om meer te controleren in de grensstreek en bericht de Kamer binnen een maand over de uitkomsten daarvan.

De vierde toezegging: de staatssecretaris komt schriftelijk terug op de mogelijkheid om ondernemersvergunningen persoonsgebonden te laten zijn. In november?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mij wordt toegefluisterd dat dit kan.

De **voorzitter**: Dat had ik ook begrepen, dat krijgt de Kamer dus in november terug.

De vijfde en laatste toezegging: de staatssecretaris komt schriftelijk terug op de vraag van het lid De Mos over de controle op taxichauffeurs die weer gaan werken nadat zij steun hebben ontvangen van de sociale dienst.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, dat ga ik doorgeleiden naar Sociale Zaken.

De **voorzitter**: Dat wordt doorgeleid naar Sociale Zaken. Ik neem aan, aangezien het onder uw portefeuille valt ...

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het zit in de portefeuille van Sociale Zaken. Sociale Zaken komt daarop terug.

De **voorzitter**: Het zit in de portefeuille van Sociale Zaken. Sociale Zaken komt daarop terug. Aangezien de minister op dit moment niet aanwezig is, kunnen wij het niet precies zeggen. Wij hebben dat dus wel genoteerd.

De heer **De Mos** (PVV): Dit was de laatste toezegging. Ik mis de toezegging over de mysteryguest, wat de staatssecretaris zou onderzoeken.

De **voorzitter**: Daar is geen toezegging over gedaan, de staatssecretaris vond het een goed idee. Dat is iets anders dan dat zij toezegt dat het gaat gebeuren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan nog één keer erop terugkomen; dat mag van de voorzitter. Over de mysteryguest is gesproken in verband met het overleg tussen de politie en de IVW hoe je zo effectief mogelijk handhaaft en controleert. De IVW en ik vinden de mysteryguest een goed middel, maar andere partijen zijn het er niet over eens. Je zult toch met elkaar daarover goede afspraken moeten maken. Het komt echter absoluut weer aan de orde. Ik ben blij dat de heer De Mos ook zegt dat mysteryguest een goede zaak is, maar je moet daarover met politie, handhaving en IVW goede afspraken maken. Dat gebeurt in het kader van de convenanten.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik mis in uw rijtje een toezegging van de staatssecretaris. Zij heeft bij mijn beste weten gezegd dat zij nog eens met minister Donner zou praten over vipvervoer, geel kenteken, week op, week af en rust- en rijtijden. Deze toezegging wil ik bij dezen toch wel graag even arresteren.

De **voorzitter**: Die toezegging hebt u bij dezen gearresteerd. Daar komt een brief ...?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In november.

De **voorzitter**: In november ook. De heer Roemer ook nog een nabrander?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter, die overlapt wellicht een eerdere toezegging. Die gaat over het vervolg bij de verklaring omtrent gedrag en de afspraken met de minister van Justitie daarover.

De **voorzitter**: Die is volgens mij gegeven.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is geen aparte toezegging, dat is gewoon beleid. Daar zijn wij mee bezig en daarover wordt de Kamer geïnformeerd.

De **voorzitter**: En helemaal tot slot de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): De staatssecretaris was redelijk enthousiast over het idee van naast elkaar opstellen van taxi's, het visgraatmodel, en heeft gezegd dat zij dit gaat bespreken. Dan krijgen wij te zijner tijd wel informatie daarover.

De **voorzitter**: Ja, dit komt aan de orde.

Ik constateer dat een aantal leden overweegt een motie in te dienen. Wil men dat individueel doen of bent u ermee akkoord dat ik dit straks bij de regeling van werkzaamheden namens de commissie zal voorstellen? Aldus besloten. Ik sluit de vergadering, dank de leden, de staatssecretaris en de mensen op de publieke tribune voor hun aanwezigheid en belangstelling.

### **Toezeggingen**

- De staatssecretaris komt binnen een maand schriftelijk terug op de mogelijkheid om de kosten van het rittenboekje in het taxivervoer te verlagen.
- De staatssecretaris komt in november schriftelijk terug op de mogelijke invoering van een nieuw tariefstelsel voor taxivervoer en gaat daarbij ook in op de mogelijkheid om de tarieven te indexeren.
- De staatssecretaris gaat met de Inspectie Verkeer en Waterstaat in overleg om te bezien welke mogelijkheden er zijn om taxi's in de grensstreek meer te controleren en bericht de Kamer binnen een maand over de uitkomsten daarvan.
- De staatssecretaris komt in november schriftelijk terug op de mogelijkheid om ondernemersvergunningen persoonsgebonden te laten zijn.
- De staatssecretaris vraagt de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid om schriftelijk terug te komen op de vraag van het lid De Mos over de controle op taxichauffeurs die weer gaan werken nadat ze steun hebben ontvangen van de Sociale Dienst.
- De staatssecretaris overlegt met de minister van Sociale Zaken over hoe om te gaan met de rij- en rusttijden in het vipvervoer en bericht de Kamer in november schriftelijk over de resultaten daarvan.

- De staatssecretaris overlegt met de gemeentes over de mogelijkheid om bij taxistandplaatsen het «visgraatmodel» toe te passen, zodat het voor klanten gemakkelijker wordt om te kiezen tussen taxi's, en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.