

Vergaderjaar 2008–2009

31 521

Taxibeleid

Nr. 19

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 23 april 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 31 maart 2009 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 januari 2009 over het advies groepsvorming straattaxi (31 521, nr. 3);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 januari 2009 over het handhavings- en boetebeleid arbeids-tijdenwetgeving taxivervoer en invoering boordcomputer taxi (31 521, nr. 4);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 januari 2009 over buitenlandse taxi's in de grensstreek (31 521, nr. 5);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 februari 2009 over de planning projecten taxivisie (31 521, nr. 8);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 december 2008 over het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer, het Voertuigreglement en het Reglement rijbewijzen (30 421, nr. 25);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 20 februari 2009 over de aanbieding beantwoording van de vragen van de commissie Verkeer en Waterstaat betreffende het ontwerpbesluit houdende wijziging van het Besluit personenvervoer 2000, het Arbeidstijdenbesluit vervoer, het Voertuigreglement en het Reglement rijbewijzen (30 421, nr. 26);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 maart 2009 over de evaluatie taxitariefstructuur – rapportage midterm review (31 521, nr. 17);**
- **de brief van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 31 maart 2009 over de smartcard voor wat betreft het onderdeel dat betrekking heeft op de boordcomputer taxi-pas (31 466, nr. 51)).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Neppéus (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en De Krom (VVD).

Voorzitter: Jager

Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Welkom aan alle aanwezigen. Ik stel een spreektijd van drie minuten per woordvoerder in eerste termijn voor.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Wij hebben het vandaag over projecten die voor de zomer afgerond moeten worden.

Als eerste kom ik op het boetebeleid. Wij zullen enige coulance betrachten. Hoeveel zaken lopen er op dit moment bij de rechter? Is het mogelijk om iets met mediation te doen voor zaken die al onder de rechter zijn?

Als je kijkt naar de manier waarop over de rusttijden geschreven wordt, zou je daaruit kunnen afleiden dat een taxichauffeur in principe acht uur lang mag werken en dat hij daarna zijn pauze kan nemen. Dit zou betekenen dat de chauffeur de pauze in feite helemaal niet meer op hoeft te geven als hij acht uur of minder werkt. Dat zou veel problemen en moeilijke registraties voorkomen. Het heeft te maken met regels waarin vaststaat wat er moet gebeuren bij meer dan 5,5 uur arbeid en wat bij meer dan 10 uur arbeid. Je zou dan kunnen zeggen dat chauffeurs tussen 5,5 en 10 uur werken onafgebroken zonder pauze kunnen rijden, dus zelfs tot 9 uur. Als ik het verkeerd uitleg, hoor ik het graag.

Dan kom ik op het punt van de verplichte groepsvorming. Het voorstel van professor Gerards heb ik zo gelezen dat groepsvorming zelfs landelijk mogelijk is. Ik ga ervan uit dat wij niet weer met een kanon op een mug gaan schieten, zoals dat wel vaker is gebeurd. Ik voel er dus heel veel voor om dit een recht van gemeenten te laten zijn. In geval van een slecht functionerende opstapmarkt, heeft een gemeente dan de mogelijkheid om daar actie op te ondernemen. Ik begrijp dat er een modelverordening komt die door de branche in samenwerking met de VNG wordt opgesteld. Ik hoop van de staatssecretaris te horen dat dit juist is. De belangrijkste vraag aan haar is natuurlijk wanneer de verandering van de Wet personenvervoer 2000 (WP 2000) komt. Er moet nu namelijk echt iets gebeuren.

De heer **Roemer** (SP): Ik heb een vraag over de groepsvorming. Ik denk dat mevrouw Roefs en ik op één lijn zitten, maar ik krijg daar graag een bevestiging van. Zij zegt dat het aan gemeenten moet worden overgelaten of zij van dit instrument gebruik willen maken. Dat ben ik met haar eens. Dit was volgens mij ook vanaf het begin de bedoeling van iedereen, in ieder geval van de SP-fractie die daar al twee jaar over roept. Wil mevrouw Roefs het dan wel zo regelen dat, als een gemeente ervoor kiest, zij het dan ook voor iedereen moet kunnen opleggen? Moet dat het uitgangspunt zijn?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja. Het gaat over een slecht functionerende opstapmarkt, de straattaxi, en niet over de belmarkt, dus over 10% van de gehele taximarkt. De gemeente kan die modelverordening uit de bak van modelverordeningen halen en toepassen. Op het platteland is deze verordening in feite niet nodig, want daar is geen sprake van een slecht functionerende opstapmarkt.

De Kamer heeft een midterm review ontvangen van Berenschot over de tariefstructuur. De conclusie daarvan is dat het beter gaat en dat het transparanter is. Die conclusie deel ik niet. Wat mij betreft staat dat namelijk niet in het rapport. 37% van de reizigers zegt dat de tarieven duidelijker zijn en 55% van de niet-gebruikers zegt dat de tarievenstructuur duidelijker is. Als iets duidelijk gebleken is de afgelopen tijd is het dat klanten nog steeds geen zekerheid hebben over het taxitarief. Wij schieten er natuurlijk niet veel mee op dat men misschien van tevoren denkt dat er

met de nieuwe tarieven wel duidelijkheid zal zijn. Ik wacht af wat er gaat gebeuren en welk voorstel er komt. Ik wil echter wel duidelijk maken dat dit onderzoek in ieder geval geen ondersteuning is voor geen wijziging van de huidige tariefstructuur, oftewel een ondersteuning voor een wijziging.

Dan kom ik op het punt van de boordcomputer. 50% van de taxichauffeurs opereert in een verband met centrales waar in feite alles van de taxi al online gevolgd kan worden. Er zijn natuurlijk nogal wat taxibedrijven die zich daarom afvragen wat zij moeten met de nieuwe boordcomputer. Ik begrijp dat het grote probleem de DigiD is, de digitale handtekening, die door het OM gevraagd wordt. Ik hoor daar graag wat meer over van de staatssecretaris.

Wij zijn het erover eens dat de chauffeurspas niet meer nodig is voor het contractvervoer of voor mensen die in loondienst zijn bij contractvervoer. Wij hechten er wel heel erg aan dat er wordt uitgewerkt wat wij wel willen en wat door wie gedaan moet worden. Ik wil graag dat dit samen met de taxibranche en de rijtscholenbranche wordt afgesproken.

Ik wil een brief van de staatssecretaris, het liefst samen met VWS, over de afbakening van de taakgebieden van de ambulancezorg en de taxi-branche. Ik hoor steeds meer dat daar zowel aan de ene als aan de andere kant problemen zijn. Ook wil ik graag de stand van zaken weten over de rolstoelaanhechtpunten.

Mijn laatste punt betreft het testen of de taximeter het juiste aantal kilometers aangeeft. De inspectie moet dit gaan doen. Ik kan mij voorstellen dat wij taxichauffeurs de mogelijkheid geven om dat ook zelf te testen. Ik heb gehoord dat verschillende boordcomputers verschillende dingen aangeven over hetzelfde aantal kilometers. De chauffeurs zouden zelf moeten kunnen testen. Zij zouden zelf ergens moeten kunnen zeggen «dit is drie kilometer» en dan kijken of die afstand steeds, iedere keer opnieuw, goed wordt aangegeven op de boordcomputer. Dan hoeven er ook niet iedere keer grote problemen te ontstaan bij de inspectie. Soms laat de techniek je namelijk in de steek en is het geen onwil.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Wij voeren met elkaar al geruime tijd een intensief debat over de straattaxi. Twee jaar geleden begon zowel de staatssecretaris als ikzelf in mijn hoedanigheid als Kamerlid aan het taxi-debat. Sindsdien hebben wij vele debatten over dit onderwerp gevoerd. Ik ben blij dat deze tot de nodige wijzigingen hebben geleid. Ik heb de verslagen er nog eens goed op nagelezen en kan alleen maar tevreden zijn dat wij er nu samen in slagen om verreweg de meeste punten waarop de SP-fractie twee jaar geleden grote kritiek had, in ieder geval in beleid te krijgen. Daar ben ik uiteraard content mee.

Ook de wijze waarop het convenant uiteindelijk is samengesteld, samen met werkgevers en werknemers, is goed geweest. Het is een stap in de goede richting voor het broodnodige herstel van de chaos die de liberalisering van de taximarkt heeft gebracht. Vooral de onderdelen waarvoor geldt dat wordt gesproken over het vergroten van de herkenbaarheid, en daarmee de controleerbaarheid, van taxi's moedig ik zeer aan. Een voorbeeld hiervan is de mogelijkheid om straattaxichauffeurs lokaal te verplichten om zich aan te sluiten bij een centrale. Mevrouw Roefs had het hier al over. Wellicht voor de helderheid: wanneer denkt de staatssecretaris dat het allemaal correct en bij wet geregeld zal zijn? Wat mijn fractie betreft, is dat liever vandaag dan morgen!

Een van de belangrijke punten op de agenda is de verplichte boordcomputer. Wij krijgen veel klachten van chauffeurs over de grote onzekerheid waarin zij zitten. Wat gaat de nieuwe verplichte boordcomputer eigenlijk kosten? Een kaal model zonder poespas zou voor € 500 op de markt komen. Klopt dit? Wij krijgen namelijk ook berichten dat het bedrag

zou kunnen oplopen tot het viervoudige. Dat betekent dat in iedere auto een verplicht apparaat ter waarde van € 2 000 moet worden ingebouwd. Dat is toch wel iets anders! Ik begrijp de zorgen die de diverse bedrijven en chauffeurs hebben uitgesproken dan ook zeer goed. Kan de staatssecretaris zo snel mogelijk helderheid verschaffen over de kosten van de boordcomputer? En, belangrijker nog, is het ministerie van plan om op enigerlei wijze bij te dragen aan deze kosten? In de brief schrijft de staatssecretaris over een «substantiële bijdrage». Wat is dat exact?

Vandaag kregen wij een brief van drie bewindspersonen over het kraken van de smartcard. Heb ik uit die brief goed begrepen dat de staatssecretaris zegt dat de invoering van de boordcomputer wordt uitgesteld totdat er een veilige smartcard is? Wordt er gewacht totdat de problemen met het kraken zijn opgelost? Als dat zo is, wat betekent dat dan voor degenen die al een boordcomputer hebben?

Dan kom ik op de buitenlandse taxi's in de grensregio's. Wij hebben het daar al vaker over gehad. Er gaan nog steeds verhalen zoals die over Duitse touringcars die 's nachts met 120 kinderen bij een discotheek vandaan komen. Ik viel echt achterover van dat verhaal! Het is onverantwoord en levensgevaarlijk. De staatssecretaris heeft heel duidelijke uitspraken gedaan waaruit blijkt dat het niet kan en dat ertegen moet worden opgetreden. Wat is de exacte stand van zaken? De staatssecretaris zou ook overleggen met Duitse collega's om zo de druk te verhogen. Wat is de stand van zaken? Zoals het nu gaat, kan het echt niet.

Dan kom ik op de taxitarieven. Voor mijn fractie was het vanaf het begin niet de juiste weg. Ik weet dat de staatssecretaris voor de zomer met voorstellen wil komen. Wanneer is dat precies? «Zomer» is tegenwoordig namelijk een heel rekbaar begrip. Ik wil graag een deadline. Kan de staatssecretaris toezeggen dat het op schema ligt? Wordt het een helder plan met een duidelijke planning met deadlines? Worden werkgevers en consumentenorganisaties hierbij voldoende betrokken?

Twee weken geleden kwam er een rapport naar buiten waarin de taxi-branche is doorgelicht in het kader van de georganiseerde misdaad. Ik vond de cijfers behoorlijk zorgwekkend. Dat zal waarschijnlijk iedereen wel vinden, de staatssecretaris ongetwijfeld ook. Van de bijna 50 000 chauffeurs zou maar liefst 24% in de laatste tien jaar onderwerp zijn geweest van politie- of justitieonderzoek. 14% van alle geregistreerde chauffeurs is in de laatste tien jaar door een rechter veroordeeld, waarvan de helft voor een ernstig misdrijf. Dit zijn schokkende cijfers die vooral alle goedwillende chauffeurs die het goed doen en goed willen, in een kwaad daglicht stellen en het imago van de taxibranche geen goed doen. Een belangrijk onderdeel bij de aanpak hiervan zijn de chauffeurspas en een Verklaring Omtrent het Gedrag (VOG). Is de staatssecretaris bereid om samen met de minister van Justitie te kijken naar de mogelijkheden om hier meer grip op te krijgen? Kan bijvoorbeeld direct na een veroordeling een reeds uitgegeven VOG alsnog worden ingetrokken, inclusief de chauffeurspas? Op die manier kunnen wij voorkomen dat veroordeelden langer achter het stuur zitten dan wij met elkaar willen. Ik wil graag de toezegging dat de staatssecretaris hier iets aan wil en kan doen. Wat betreft het boetebeleid sluit ik mij aan bij hetgeen mevrouw Roefs naar voren bracht.

Ik heb nog een punt dat voor de SP vanaf het begin heel helder was, namelijk het klachtenmeldpunt. Elke keer komen wij tergend een stapje vooruit. Een onafhankelijk klachtenmeldpunt is er, maar het is een waakhond zonder tanden. Het meldpunt heeft geen enkele status of mogelijkheid tot handhaving. Het enige wat het kan doen, is de klacht doorgeven aan het betreffende bedrijf en daar blijft het dan ook bij. Het doel is natuurlijk gedragsaanpassing om de luizen in de pels eruit te halen. Daar is een tandenloze papieren tijger niet het middel voor. Ik hoop dat de staatssecretaris serieus gaat kijken naar mogelijkheden voor een instantie die wel beschikt over de bevoegdheden om op dit punt op te treden. Hoe

denkt de staatssecretaris hierover? Kan zij met concrete antwoorden komen?

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Aptroot.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Als eerste spreek ik over groepsvorming die door gemeenten verplicht zou kunnen worden. Ik heb natuurlijk ook het juridisch advies gelezen. Dat maakt het al knap ingewikkeld. Na er nog eens goed over nagedacht te hebben, vind ik eigenlijk dat wij er sowieso niet aan moeten beginnen. Het is namelijk in feite strijdig met het vrije ondernemerschap. Het is heel goed om eisen te stellen aan bedrijven die een bepaalde verantwoordelijkheid hebben. Eisen stellen aan taxibedrijven is dus goed, maar waarom moeten zij zich verplicht aansluiten bij een groep? Als de overheid eisen stelt, moet zij ook maar controleren en handhaven en dat niet afschuiven op weer iets nieuws. Het lijkt wel een publiekrechtelijke bedrijfsorgaanje per gemeente of wat dan ook. Dat moeten wij niet doen. Gemeenten zullen er verschillend mee omgaan en dat geeft dus een zekere willekeur. De staatssecretaris krijgt een onduidelijke positie in het geheel. Daarom zeggen wij gewoon «nee». Eisen stellen, controleren en handhaven moet voldoende zijn. Er moet niet weer iets nieuws tussen worden gebracht wat verplichtingen, extra kosten en een zekere willekeur met zich meebrengt. Wij zijn voor een strak beleid, waarschuwen, beboeten en eventueel beëindigen van het bedrijf. Een deel van de taxichauffeurs blijft het probleem. Er zitten een heleboel goede chauffeurs op de taxi, maar er is ook een aantal – vaak staan die chauffeurs bij stations – waarvan je denkt: bij hen wil ik mijn vrouw, mijn dochter of misschien zelfs mijn schoonmoeder niet in de auto zetten. Laten wij dat aanpakken. Een deel van de taxichauffeurs moet gewoon van de taxi worden gehaald en dat moet je niet via nieuwe, schimmige tussenorganisaties doen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb geen vraag over de schoonmoeder van de heer Aptroot ... Ik begrijp de opmerkingen van de heer Aptroot op het punt van de groepsvorming. Het past ook in het liberale gedachtegoed en dat neem ik hem niet kwalijk. Ik wijs hem er wel op dat in eerdere debatten hierover zijn voorganger, de heer De Krom, heeft geconstateerd dat veel van de problemen voorkwamen bij de zogenaamde vrije rijders. In eerdere debatten heeft de VVD-fractie dus ingestemd met een zekere groepsvorming. Ik wil dit even gememoreerd hebben.

De heer **Aptroot** (VVD): Die constatering is juist. In eerste instantie dachten wij dat het een aardige oplossing kon zijn. Nu blijkt echter dat het al de vraag is of het mogelijk is in het kader van het recht op vrijheid van vereniging en het EVRM. Juridisch is het heel ingewikkeld. Wij kunnen daar een beetje aan ontsnappen door de verantwoordelijkheid bij gemeenten te leggen, maar dat geeft een boel gedonder. Het wordt dan toch een verplichting tot aansluiting bij een organisatie die geen overheid is maar die door anderen wordt bestuurd, hoewel die overheid aansluiting wel verplicht stelt. Het is broddelwerk. Laten wij nou gewoon strak zijn in de eisen en vergunning en met het controleren en handhaven: eerst een waarschuwing geven, dan een boete uitdelen en daarna gewoon de vergunning intrekken. Dan kan men inpakken en wegwezen. Zo gaan we eigenlijk gewoon terug naar de basistaak van de overheid, simpel en niet ingewikkeld. Daarmee kun je het tuig van de taxi halen. De 80% van de chauffeurs dat goed is, kan dan gewoon prettig zijn werk blijven doen. De rotte appels haal je gewoon uit de mand.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Aptroot doet alsof hij nu iets nieuws voorstelt. Wij moeten echter gewoon constateren dat bijvoorbeeld in Amsterdam de gemeente niet minder dan 2 fte's permanent bij het station

heeft staan, maar dat het desondanks nog niet lukt om voor elkaar te krijgen dat een toerist op een prettige manier een taxi kan nemen. Al die andere dingen helpen dus gewoon niet. Ik vind het heel erg jammer dat, hoewel dit voorstel in Nieuw-Zeeland heel goede resultaten oplevert, de VVD-fractie nu terugkrabbelt en aankomt met dezelfde oplossingen die wij al jaren proberen uit te voeren en die geen zoden aan de dijk zetten.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is natuurlijk leuk dat wij heel de wereld hebben afgereisd en toen precies aan de andere kant van de wereld één land, Nieuw Zeeland, vonden waar een systeem wél werkt. Het is echter heel gek om te veronderstellen dat, als de overheid het zelf niet kan, groepjes ondernemers het onderling wel kunnen regelen. Het wordt alleen maar veel ingewikkelder. Wij moeten dus gewoon strak controleren en handhaven. Dat moet de overheid toch kunnen? De VVD-fractie is niet van plan om te capituleren wat dit betreft. Het is triest dat anderen dat wel doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik constateer dat de heer Aptroot ook zegt dat het eigenlijk landelijk en juridisch allemaal lastig te doen is. Ik heb echter gelezen dat het wel degelijk kan, met een modelverordening die gewoon uit de kast kan worden gepakt door een gemeente die een problematische markt heeft. Dan werken wij dus juist precies toegesneden op het probleem. Dat is het maatwerk waar wij naar op zoek zijn. Het zal mij een zorg zijn of je daarvoor op zoek moet over de hele wereld; als wij het probleem maar oplossen.

De heer **Aptroot** (VVD): Controleren en handhaven doe je natuurlijk altijd ter plaatse en landelijk vanuit één kantoor. Het is echter wel gek dat wij de overheidstaak afschuiven op een schimmig groepje ondernemers dat het zelf regelt. Als je als overheid eisen stelt, moet je bereid zijn om die regels ook zelf te controleren en te handhaven, zeker als het zo moeizaam gaat als in dit geval. In Amsterdam wordt wel wat gedaan, maar daar staan twee mensen in de lucht te kijken. Laten wij er scherp bovenop zitten. Dat lijkt ons veel beter dan weer een nieuw instituut in het leven te roepen.

De heer **Roemer** (SP): Ik was eigenlijk niet van plan om te reageren, maar alles aangehoord hebbend, moet ik zeggen dat ik het jammer vind dat de heer Aptroot zo weinig inzicht heeft in hoe het er werkelijk aan toegaat. Als er één markt is waarbij de liberalisering overduidelijk totaal is mislukt, is het wel de taximarkt. Zijn voorganger in de Kamer was het daarmee eens. Tot zover ging het dus steeds goed. De manier echter waarop de heer Aptroot het wil regelen, is niet te doen. Dan blijft de situatie bij het oude en blijft er voldoende schorem bijzitten om de hele taximarkt kapot te maken. Hoe wil hij in vredesnaam al die taxi's gaan controleren? Je krijgt de klachten niet boven tafel, er is niet eens een fatsoenlijk klachtenmeldpunt. Als je al een klacht hebt over een individuele rijder, waar moet je er dan mee naartoe? Als een gemeente zegt het te willen reguleren, kun je er tenminste een groepsvorm neerzetten. Dan weet je bij een klacht direct wie het was en waar het gebeurde. Dan kun je zo'n chauffeur uit de wagen halen en zeggen: jij hoort hier niet thuis, wij willen een fatsoenlijke taximarkt. Het is jammer dat de VVD-fractie hier helemaal niet voor openstaat, maar dat zij gewoon wil blijven bij het oude gepruts.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik ben het deels eens met het verhaal. Je moet er inderdaad heel strak bovenop zitten. Het is echter wel gek om een taak naar ons toe te halen en deze dan gelijk neer te leggen bij door de taxi-chauffeurs zelf te vormen groepjes. Dan krijg je bovendien gedwongen aansluiting en kan het dus zo zijn dat een goede taxiondernemer bij een groepje komt waarin ook een paar rotzakken zitten. Het is zeer de vraag of het dan goed gaat. De VVD-fractie denkt dat dit systeem niet zal werken en

dat de overheid weer bezig is met afschuiven. Het heeft niets met liberaliseren te maken. In feite wordt hier voorgesteld om de strakke overheidstaken van controleren en handhaven deels weer neer te leggen bij degenen die de problemen veroorzaken. Dat is een gek systeem. Ik hoop niet dat hetzelfde voorstel zal worden gedaan met betrekking tot politietoezicht op straat. Ik hoop niet dat burgers dat zelf in groepjes moeten gaan doen. Het werkt gewoon niet; het is onverstandig. Niet doen dus. Ik zie dat enkele van mijn collega's dit een gekke vergelijking vinden, maar wij hebben eerder al veel problemen veroorzaakt doordat overheidstaken half bij de markt zijn neergelegd. Je moet een veel duidelijker onderscheid maken tussen publiek en privaat. Het gaat vaak mis omdat er deels sprake is van marktwerking en deels van liberalisering. Dat kan niet. Of de overheid doet het, of het bedrijfsleven. Als het bedrijfsleven het doet, kan het toch zijn dat de overheid scherp toezicht moet houden. Dat is in dit geval de situatie. Dan moet je dat toezicht niet weer half overdragen aan het bedrijfsleven en aan allerlei mistige groepjes. Het wordt gewoon geklungel. Wij zijn misschien ten halve gekeerd. Ik maak mij zorgen dat de rest van de Kamer en het kabinet ten hele zullen dwalen. Als je het scherp doet, kun je echt de rotte appels er uithalen en het tuig van de taxi halen. Voorzitter. Ik heb lof voor de aangekondigde aanpassing van het handhavings- en het boetebeleid. Stomme administratieve foutjes, de «zachte foutjes», zoals de staatssecretaris in de brief schrijft, zullen veel minder zwaar beboet worden en er zal ook worden gekeken hoe de hoogte van de boete zich verhoudt tot de omvang van het bedrijf. De echte rotstreken zullen onverminderd hard worden aangepakt met zware boetes. Wij zijn het daarmee eens. Wij hopen dat de nieuwe beleidsregel er zo snel mogelijk komt en dat de Kamer die snel te zien krijgt. Hoe eerder wij van het onredelijke beleid af komen, hoe beter. Mijn fractie vraagt zich wel af, in lijn met wat mevrouw Roefs zei, hoe het zit met de lopende zaken. Er zijn nu namelijk onredelijke situaties. De staatssecretaris vindt dat ook, anders zou zij het beleid niet aanpassen. Is er iets mogelijk om dat te doen met een zekere mate van terugwerkende kracht? Is het mogelijk, zoals mevrouw Roefs zegt, om nu de procedures stop te zetten, die even aan te houden en ze dan te beoordelen op basis van de nieuwe beleidsregel?

Het verhaal over de boordcomputer voor de taxi vinden wij goed. Wij zijn het eens met de overgangstermijn van twee jaar. Wat de kosten betreft is er echter veel onduidelijkheid, met name over de vraag of er voldoende hard concurrerende aanbieders zijn waardoor er een zo scherp mogelijke prijs komt. Is er zicht op een voldoende aantal aanbieders en echte concurrentie? Wij hebben vandaag net de brief ontvangen over de problemen met de smartcards. Zijn die problemen inderdaad naar verwachting binnen enkele maanden opgelost? Als dat niet zo is, moeten wij de termijnen opschuiven.

Mijn een na laatste punt betreft de buitenlandse taxi's. Wij zijn niet zo blij met de brief hierover. Wij vinden het een slap verhaal: wat voorlichting aan de Duitse brancheorganisatie en de Bezirksregierung en dan komt het allemaal wel goed. Wij begrijpen best dat het lastig is, maar of wij doen het scherp en komen dus controleren en handhaven of wij moeten misschien ons beleid aanpassen. Dit zal echter niet werken en wij zouden wel willen dat het werkt.

Mijn laatste punt betreft de evaluatie van de taxitariefstructuur. Wij kunnen op basis van dit onderzoekje geen conclusie trekken, dus dat zullen wij ook niet doen. Wij horen wel heel veel klachten en hebben de indruk dat de huidige situatie voor een deel van de taxi's echt onrechtvaardig is, met name het probleem dat men een te lage vergoeding zou krijgen voor de files in de grote steden. Het volledige onderzoek komt de komende maanden. Laat dat zo snel mogelijk naar de Kamer toekomen, met eventueel een voorstel om de tariefstructuur aan te passen. Wij

moeten niet nu al in paniek iets doen. Laten wij inderdaad nog een paar maanden wachten.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ook de fractie van GroenLinks zal een aantal opmerkingen maken. Ik zal alvast een beetje een conclusie trekken. Wij hebben het natuurlijk vaak over de taxi gehad. Je kunt vaststellen dat de vrijere markt met name ook de markt van de vrije jongens is geworden. Dat zit mijn fractie helemaal niet lekker. Ik heb daarom enkele opmerkingen en een voorstel.

Ik begin met het punt van de boordcomputer. In de brief schrijft de staatssecretaris dat zij flink vaart wil maken met deze computer. Wij vinden dat een heel goede zaak, dit soort moderne technologie kan namelijk helpen bij het respecteren van de Rijtijdenwet, vooral ook in het belang van de chauffeurs zelf. Wij vinden dat een heel belangrijk punt. Ik heb nog wel een belangrijke vraag aan de staatssecretaris. Kunnen die boordcomputers voorzien in de behoefte van klanten? Zit er bijvoorbeeld een klantvriendelijke TomTom in? Je mag het ook anders noemen, bijvoorbeeld een TamTam of een TaxiTaxi. Ik zou graag een klantvriendelijke TomTom in de taxi hebben, zodat klanten precies kunnen zien welke route de taxi gaat rijden en wat de rit zal kosten. Dit moet technisch allemaal gemakkelijk kunnen nu de tarieven gekoppeld zijn aan het aantal gereden kilometers. Ik heb telefonisch navraag gedaan bij de fabrikant van TomTom. Voordat ik problemen krijg: het zou natuurlijk door elke willekeurige andere leverancier geleverd kunnen worden. TomTom zegt dat dit heel gemakkelijk te leveren is. Het digitale kaartje verschijnt gewoon op de display en daaraan kan het bedrag gekoppeld worden dat je voor de rit moet betalen op basis van de vaste kilometerprijs. Het is een voorname klacht van de passagiers dat, nu er na de eerste twee gratis kilometers per kilometer moet worden betaald, er nogal eens een ommetje wordt gemaakt. De klanten zitten niet op deze ommetjes, die extra kosten, te wachten. Wil de staatssecretaris informeren naar de mogelijkheden van zo'n TomTom? In het kader van de klantvriendelijkheid lijkt ons dat een erg goede zaak, zeker nu wij vanmorgen de brief ontvingen waarin staat dat de taxipas wordt uitgesteld in verband met problemen met de veiligheid van de smartcard. Het lijkt mij dan ook mogelijk om het idee van die TomTom nader te onderzoeken en er op terug te komen. Ik noem het een TomTom met een soort «zonder omweg-garantie». Zoiets lijkt mijn fractie hard nodig. Wil de staatssecretaris zo'n TomTom voor klanten opnemen in de eisen die aan de boordcomputer worden gesteld en die uiterlijk per 1 juli gepubliceerd worden?

Als wij dan toch aan het innoveren zijn, wat de GroenLinks-fractie van groot belang vindt, wat vindt de staatssecretaris dan van het idee om te experimenteren met taxi-Tompalen bij opstappunten? Ik doel op een systeem, bijvoorbeeld in de grote steden, waar klanten op een paal kunnen intikken dat zij bijvoorbeeld van de Huizingastraat naar het Van Gentplein moeten. Vervolgens verschijnt er een mooie route op de display waarbij meteen de ritprijs wordt aangegeven. Technisch is dat allemaal mogelijk. Mij lijkt dat wij wat meer voor klanten moeten doen in deze taximarkt.

Dan kom ik op het punt van de verplichte groepsvorming. De fractie van GroenLinks voelt er veel voor om gemeenten de ruimte te bieden om van taxichauffeurs te eisen dat zij zich bij een groep aansluiten. Zo kunnen de gemeenten beter grip krijgen op de wantoestanden. Je zou het ook aardiger kunnen formuleren: zo kunnen de gemeenten betere kwaliteitsgaranties bieden. In het onderzoeksrapport Preventieve doorlichting van de taxibranche dat is gemaakt in opdracht van het ministerie van Justitie wordt al de wens geuit om gemeenten meer grip op de taxibranche te geven. De staatssecretaris kondigt naar ik heb begrepen nu een toetsings-

kader aan. Dat is allemaal best aardig en goed, maar zij moet er natuurlijk wel mee opschieten. De vraag is dus hoelang het gaat duren. Wij kiezen het uitgangspunt, ik hoop dat de staatssecretaris het met ons eens is, dat het toetsingskader bedoeld is om de ruimte voor gemeenten zo groot mogelijk te houden. Ik krijg hier graag een reactie op. Kan de staatssecretaris beloven dat het toetsingskader gemeenten vooral zal helpen om via verplichte groepsvorming de taximarkt beter in de hand te houden en dat het hen niet zal belemmeren in hun pogingen daartoe? Kan de staatssecretaris alvast een tipje van de sluier oplichten onder welke voorwaarden het volgens haar zou moeten kunnen?

Wij hebben in eerdere overleggen al aangegeven dat er bij ons geen enkele sympathie is om de hele tariefstructuurdiscussie opnieuw te voeren. Dat leidt tot niets, tot nergens. Je kunt veranderen wat je wilt, maar uiteindelijk moet er een goed geregleerde markt zijn, scherpere tarieven en een goede kwaliteit en moet je veel meer stevige kwaliteitseisen stellen. Dat helpt veel beter.

Dan kom ik op het onderzoek van Berenschot. Wij hebben dat met gefronste wenkbrauwen gelezen. Het is gek dat 25% van de ritten in de stad goedkoper is geworden sinds de invoering van de nieuwe tariefstructuur, terwijl 20% van de klanten minder fooi zegt te geven omdat de rit in hun beleving duurder is geworden. Ik wil hiervoor graag een verklaring van de staatssecretaris.

Ik kom op mijn laatste punt. Dat kan heel kort, voorzitter. Wij hebben een brief ontvangen van de brancheorganisatie van de kinderopvang, overigens ook een onderwerp dat mij zeer bezighoudt. Zij klaagt dat het halen en brengen van kinderen die gebruikmaken van naschoolse opvang op een andere locatie dan de school volgens een bijdehante inspecteur gezien moet worden als een economische activiteit die dus onder de Taxiwet valt. Nu doen de kinderopvangorganisaties dat vervoer zelf, tegen kostprijs, als service aan de ouders. Wat mij betreft, en daar is de brancheorganisatie het mee eens, zou dit soort vervoer onder hetzelfde regime moeten worden gebracht als het schoolvervoer. Ik hoor graag hoe de staatssecretaris hier tegenaan kijkt. Zijn wij hier niet bezig met fanatieke regelgeving en lastendruk? Dat is toch niet wat dit kabinet beoogt?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb een vraag ter verduidelijking. Mevrouw Van Gent zegt dat het gelijkgesteld zou moeten worden met het schoolvervoer. Als zij hiermee doelt op het leerlingenvervoer, dan dekt dat juist niet de lading. Leerlingenvervoer is namelijk een commerciële dienst en kinderopvang een niet-commerciële.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, dit is gewoon informeel schoolvervoer. De brancheorganisatie wil dat graag zo houden en nu is er een of andere fanatiekeling bezig om het onder de Taxiwet te laten vallen. Als mevrouw Roefs nu aangeeft dat zij dit ook te ver vindt gaan, dan wacht ik het antwoord van de staatssecretaris af, en kom ik in tweede termijn nog terug op dit punt.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben het in dezen eens met mevrouw Van Gent, maar zij moet niet zeggen «het schoolvervoer», want dan lijkt het alsof zij het over het leerlingenvervoer heeft, en dan slaat zij juist de plank mis.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wilde even checken of u wel goed oplette. Ik ben er blij om dat dit het geval was.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Mastwijk.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij het laatste vraag van collega Van Gent. Mij was die e-mail ook geworden. Het lijkt tech-

nisch, maar de staatssecretaris kent het e-mailtje ongetwijfeld ook en weet ongetwijfeld een adequaat antwoord te geven.

Ik begin met de groepsvorming. Dit lijkt de CDA-fractie een goed middel om de problemen aan te pakken. Als het centraal niet kan, moet het maar decentraal. De staatssecretaris is sowieso in overleg met decentrale overheden om een pakket aan taxibeleid aan hen over te dragen. De vraag is doet zij dat voor alle decentrale overheden, of heeft zij vooral het oog op die delen van het land waar het het meeste nodig is om de problemen aan te pakken? Ik geef haar weer het advies om te zorgen voor eenheid, dus geen protectionisme en geen verschillende regels over bijvoorbeeld het gebruik van busbanen. Dat komt nu voor: wat in Amsterdam mag, mag in Eindhoven niet of omgekeerd. Dat leidt tot boetes en irritatie. De vraag aan de staatssecretaris is dan ook hoe het daarmee staat.

In dat kader heb ik nog een opmerking over de brief van de minister van Justitie over het aantal chauffeurs met een strafblad. De heer Roemer duidde er ook al op. Het gaat om nogal wat, bijvoorbeeld rijden onder invloed en rijden zonder WA-verzekering. Is er een geografisch indeling van deze problemen gemaakt? Ik kan mij voorstellen dat als die problemen zich in een bepaald deel van het land lijken te concentreren, de staatssecretaris daar met een andere agenda om tafel gaat zitten als het gaat om decentralisatie dan zij doet in delen van het land waar de problemen niet voorkomen. Mijn collega noemt nu Drenthe. Daar hebben wij weer heel andere problemen, mijnheer Aptroot!

De **voorzitter**: Ik ben ruimhartig geweest, want deze brief staat feitelijk niet op de agenda. Ik laat het aan de staatssecretaris over om er wel op te reageren. Daarover zijn immers door meerdere fracties opmerkingen gemaakt.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik betrek het daarom ook bij het pakket maatregelen dat de staatssecretaris doende is over te dragen, voorzitter. Dan het punt van de boordcomputers. Van het nut daarvan lijkt nog niet iedereen overtuigd. Sommigen zeggen dat je de gegevens die je daar uithaalt ook op allerlei andere manieren kunt verkrijgen. Als ik het wel heb, zou zo'n boordcomputer noodzakelijk zijn vanwege de digitale handtekening die Justitie eist. Klopt dat? Als dat zo is, had het dan wellicht ook anders gekund?

Mijn volgende punt betreft de taxi's in de grensstreken. Ik sluit mij aan bij degene die zei, naar ik meen de heer Aptroot, dat de brief van de staatssecretaris hierover op hem naïef overkwam. Het idee is: wij lichten wat voor en dan zijn de problemen opgelost. Het lijkt mij dat dit in taxiland niet zo werkt. Ik zou zeggen dat wij ter plekke moeten handhaven. Pak er een of twee een keer op en dan is het gedonder wel over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat werkt echt niet.

De heer **Mastwijk** (CDA): Volgens mevrouw Van Gent werkt dat echt niet ...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het klinkt natuurlijk heel stoer: je pakt ze bij de lurven en hup, eruit ermee! Als het zo gemakkelijk zou zijn, dan was het toch allang gebeurd? De problemen zijn dermate groot in verschillende gemeenten dat het niet op die manier valt op te lossen. Ik doe echt een beroep op uw gezonde verstand, mijnheer Mastwijk. Met stoere taal alleen is deze problematiek niet op te lossen. Waarom laat u het niet aan de gemeenten over? Die heeft het CDA toch altijd zo hoog in het vaandel?

De heer **Mastwijk** (CDA): Met mijn gezond verstand is weinig aan de hand, maar ik heb het gevoel dat mevrouw Van Gent nu op iets anders

doelt dan ik aan het vertellen was, namelijk de problemen in de grensstreek. Die zijn tamelijk lokaal bepaald. We hebben het dus niet over 25 verschillende gemeenten. Het gaat om Duitse ondernemers die in Nederland heen en weer rijden. Dat mag niet. Je kunt dan twee dingen doen. Je kunt weer eens voorlichten in de hoop dat het allemaal beter wordt. In onze ogen doe je dan de gordijnen dicht en wacht je tot het morgen mooi weer is. Je kunt ook twee of drie weekenden gericht controleren. Mijn stelling is dat het probleem dan een stuk minder is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De heer Mastwijk heeft een punt. Dat geef ik gewoon toe. Zo ben ik dan ook wel weer.

De heer **Mastwijk** (CDA): Zolang u vriendelijke dingen over Drenthe zegt, mag u alles tegen mij zeggen, mevrouw Van Gent!

Ik kom op de nieuwe tarieven. Daar wordt aan gewerkt. Ik heb namens de CDA-fractie al een aantal keer gezegd dat de wachttijd tijdens de ritten er toch in moet. We weten allemaal dat korte ritten op drukke tijden gemeden of zelfs geweigerd worden of dat klanten te horen krijgen dat zij € 20 kunnen betalen of anders maar gaan lopen. Er moet snel iets gebeuren. Ik vraag de staatssecretaris wat de stand van zaken is. Ik mag toch aannemen dat dit losstaat van de vertraging die bij de invoering van de boordcomputer aan de orde is?

Mijn laatste punt betreft het VIP-vervoer. Ik kom hier morgen in de procedurevergadering nader op terug, maar maak nu al een enkele opmerking. VIP-vervoer is taxivervoer gericht op vervoer: bijvoorbeeld een directeur van een bedrijf die zich laat rijden van bijvoorbeeld Amsterdam naar Duitsland. Een paar weken terug zijn er overtredingen geconstateerd bij de chauffeurs van bewindspersonen. Het lijkt erop – ik bagatelliseer het nu wellicht wat – dat minister Donner dat allemaal gemakkelijker gaat maken. Dat lijkt mij wat krom – ik zeg het voorzichtig – want een bedrijf dat VIP-vervoer levert moet zich wél aan alle geldende regels houden. Zoals gezegd, zal ik morgen via de procedurevergadering een brief over dit onderwerp vragen.

De **voorzitter**: Het woord is aan mevrouw Agema.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik heb op zichzelf niet een heel lange inbreng. Toen ik het afgelopen weekend bezig was met de voorbereiding van dit debat, werd ik door belangstellenden aangesproken in de trant van: o, een debat over taxi's, gaat er dan eindelijk eens een keer wat gebeuren aan die witwastaxi's? Een ander vroeg of er eindelijk eens wat zou worden gedaan aan die «talibantaxi's». Ik las de stukken nogmaals door en vroeg mij af of dit overleg die problemen op gaat lossen. Ik weet dat de doelstellingen breder zijn, maar het gaat natuurlijk wel om consumenten die heel veel hinder ondervinden van taxichauffeurs. Natuurlijk, het merendeel, 80%, van de chauffeurs gedraagt zich hartstikke goed, maar als ik af en toe kijk in mijn inbox naar de klachten die er binnenkomen, vraag ik mij af of die niet de topprioriteit zouden moeten zijn in dit Huis. Moeten wij ons niet juist daarop richten in onze voorstellen en acties?

Ik kwam het voorbeeld tegen van een jonge vrouw die terug van vakantie op Schiphol aankwam. Zij liep naar de taxi's toe en werd verwezen naar de voorste. Zij wist wel dat zij in principe het recht heeft om er zelf een uit te kiezen en om te vragen wat de taxirit gaat kosten, maar de mannen stonden bij elkaar gegroepeerd met de armen over elkaar en zij werd gewoon naar de voorste taxi gedirigeerd. Gedurende de hele rit werd er Arabisch gesproken en met de telefoon gediscussieerd. De dame voelde zich natuurlijk helemaal niet veilig. Uiteindelijk mocht zij aan het eind van de rit ook nog eens € 95 afrekenen terwijl ze had verwacht dat dit minder zou zijn. Je kunt je afvragen of de boordcomputer of de verplichte groeps-

vorming al deze problemen gaat oplossen. Ik heb daar weinig fiducia in. Wat gaan deze maatregelen nu oplossen met betrekking tot witwastaxi's en wat in Rotterdam «talibantaxi's» heten?

De heer **Roemer** (SP): Ik wil voorzichtig zijn, want mevrouw Agema voert niet elke keer het taxidebat. Als ik het goed begrepen heb, vervangt zij een collega. Misschien kan zij toch antwoord geven op mijn vraag. Mevrouw Agema geeft eigenlijk wat klachten door. De SP-fractie heeft dat al twee jaar geleden gedaan. Wij hebben zelfs een rapport geschreven over hoe het volgens ons wel moet. Wat zijn de oplossingen van de PVV-fractie?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik vind dit een opmerkelijke interruptie van het SP-lid Roemer. Was hij namelijk niet degene die zojuist aankwam met die percentages, dat 24% van de taxichauffeurs in aanraking is geweest met Justitie en dat 14% een veroordeling aan de broek heeft, waarvan de helft ernstig? Hij maakt dus hetzelfde punt en ik mag dat niet! Voorzitter. Ik wil gewoon zeggen dat er een betere opsporing en handhaving moet zijn, bijvoorbeeld vanuit BZK en Justitie. Ik wil ook graag van de staatssecretaris zelf horen hoe zij de problemen denkt aan te pakken. Er zijn mensen die, als zij één keer een verkeerde ervaring hebben gehad met die foute 20%, die andere 80% ook in de steek laten. Dat is niet terecht.

De heer **Roemer** (SP): Ik zeg dat omdat ik, juist op het punt waarop mevrouw Agema doelt, meteen tegen de staatssecretaris heb gezegd wat zij zou kunnen doen. Voordien heeft mijn partij zelfs een rapport geschreven over hoe de taximarkt verbeterd kan worden. 80% van wat er wordt voorgesteld, hebben ook wij in onze voorstellen staan.

Mevrouw **Agema** (PVV): Wat zijn wij het eens!

De heer **Roemer** (SP): Nee, wij zijn het niet eens. U komt met een hoop kritiek en daar heb ik het onderhand wel mee gehad. Ik vind het hartstikke goed dat u mijn kritiek deelt. Daar ben ik blij mee. Het is goed dat u dat constateert. Maar als u zegt dat dit het niet is, moet u ook even de moeite nemen om duidelijk te maken wat het dan wel moet zijn.

Mevrouw **Agema** (PVV): Kritiek mag natuurlijk. Daarvoor zijn wij Kamerleden. Als de heer Roemer geen kritiek meer wil leveren, moet hij misschien een andere functie gaan uitoefenen. Wij moeten natuurlijk kritiek hebben op het beleid. Mijn vraag aan de staatssecretaris is of zij met dit beleid de problemen denkt op te lossen. Gaat dit beleid het probleem van de «talibantaxi» oplossen, gaat dit iets doen tegen de witwastaxi's? Wat gebeurt er eigenlijk? Natuurlijk kan de heer Roemer zeggen dat de PVV-fractie ook met plannen moet komen. Wij hebben de afgelopen twee jaar vijfhonderd moties ingediend om de veiligheid in ons land te verbeteren. Die had hij misschien ook wel wat vaker mogen steunen. Er zijn voorbeelden te over.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Als ik mevrouw Agema zo hoor, met termen als «talibantaxi», durft straks niemand meer de taxi in. Dan lost het probleem zich misschien vanzelf op, maar dat vind ik toch iets te gemakkelijk. Ik kreeg zojuist per sms de tip dat in Rotterdam heel veel Pakistani in de taxi rijden. Dat is dan de «Pakistanitaxi». Ik zit ook weleens bij een Fries in de taxi. Dan moet ik ook heel goed opletten wat er gezegd wordt. Toch gaat dat vaak redelijk goed. Ik heb twee concrete vragen. Is mevrouw Agema het met mij eens dat je het aantal toetreders tot de markt moet beperken in combinatie met het stellen van stevige kwaliteitseisen? Voelt zij wat voor mijn voorstel om de TomTom verplicht aan de boordcomputer te koppelen, zodat de klanten een stevige positie in de taxi krijgen?

Mevrouw **Agema** (PVV): Het laatste punt lijkt mij prima. Wat de toetreders en de kwaliteitseisen betreffen, zou ik eerder pleiten voor het verhogen van de kwaliteitseisen en niet voor het beperken van het aantal toetreders. Ik vind namelijk nog steeds dat, als je een fatsoenlijke ondernemer bent en je een taxibedrijf wilt starten, er niet al teveel gedoe moet zijn voordat je dat kunt doen. Ik wil het aantal toetreders dus zeker niet beperken. Ik zou zeggen: hoe meer taxichauffeurs hoe beter. Dan gaat de prijs namelijk lekker omlaag. Hoe meer concurrentie, hoe beter de kwaliteit uiteindelijk zal worden.

Noemt u die taxi alstublieft Pakistanitaxi als u dat wilt, mevrouw Van Gent. Ik krijg er heel erg veel klachten over. Ik vind dat de staatssecretaris haar best moet doen om ervoor te zorgen dat het veiligheidsgevoel in de taxi's zo sterk verbetert dat ook veel vrouwen in de binnensteden vaker de taxi durven te nemen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het niet zo prettig om mensen bang te maken, zeker niet als dat niet op basis van feiten maar op basis van vooronderstellingen en een paar vage geruchten gebeurt. Maar dat terzijde. Ik begrijp helemaal niet dat mevrouw Agema zegt hoe meer chauffeurs er op de markt komen hoe beter en dat het dan lekker goedkoop wordt voor de passagier. Dat zou namelijk tot gevolg hebben dat er nog maar heel weinig chauffeurs een goede boterham kunnen verdienen en dat zij dus allerlei nevenactiviteiten gaan ontplooiën. Ik pleit voor een goede kwaliteit en een sterk gereguleerde markt, waar chauffeurs een goede boterham kunnen verdienen en waar de klant onder goede voorwaarden een taxi kan nemen. Waarom is mevrouw Agema daar niet voor? Wil zij gewoon het angstbeeld in stand houden?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik denk dat mevrouw Van Gent deze gelegenheid aanpakt om nog eens haar eigen punt te maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, het is een serieuze vraag.

De **voorzitter**: Nee, mevrouw Van Gent, mevrouw Agema is aan het woord.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dank u wel voorzitter. Ik denk dat de kwaliteitseisen inderdaad hoog zijn en dat het inderdaad lastiger is om op die markt te kunnen meedoen. Maar wij leven in een vrij land, dus iedereen die een taxibedrijf wil beginnen, moet dat kunnen doen. Degenen die het beste zijn, komen dan bovendrijven. Ik zou niet weten waarom wij een soort semigenationaliseerd taxigebeuren zouden moeten hebben in ons land. Alsjeblieft niet, zeg!

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vind dit een buitengewone domme opmerking van mevrouw Agema. De afgelopen jaren is de taximarkt helemaal vrijgegeven. Wij hebben dat in deze zalen wel tien of twintig keer gewisseld, inclusief eventuele oplossingen die ik van mevrouw Agema tot nu toe inderdaad niet heb gehoord. De laatste jaren is het helemaal vrijgegeven, iedereen kon een taxivergunning krijgen. En wat gebeurde er? De prijzen gingen omhoog en al die verfoeide chauffeurs, die talibanrijders, die kakkerlakken en welke woorden mevrouw Agema nog meer wil gebruiken, zijn daardoor juist naar dit land gekomen. Nu u weer, mevrouw Agema!

Mevrouw **Agema** (PVV): Dit is een heel rare discussie aan het worden. Het gaat er natuurlijk om dat fatsoenlijke mensen in ons land een taxibedrijf moeten kunnen beginnen. Daarvoor zal ik altijd staan. De kwaliteitseisen moeten hoog zijn, waardoor je uiteindelijk een soort natuurlijke schifting krijgt. Je moet ook zorgen voor een veilige situatie in die taxi.

Daar kun je best wat eisen aan stellen. Daarom is het bijvoorbeeld een idee om aan de kwaliteitseisen die gesteld worden als mensen een taxibedrijf willen beginnen, toe te voegen dat er in de taxi Nederlands wordt gesproken. Ik krijg berichten van mensen die het heel erg intimiderend vinden als er door de taxichauffeur een buitenlandse taal gesproken wordt. Misschien zou zo'n extra kwaliteitseis goed zijn voor het veiligheidsgevoel van de mensen die nu de taxi's mijden. Daar gaat het natuurlijk uiteindelijk om. Het is waarschijnlijk dat, als er meer toetreders zijn, er meer mensen zijn die een taxibedrijf kunnen beginnen en het veiliger is, de vraag zal toenemen en er voor heel veel mensen een heel goede boterham te verdienen valt. Dat is nu echter niet zo. Nu haken heel veel klanten af.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Er is hier maar één ding heel raar en dat is dat mevrouw Agema in dit debat komt om één ding te poneren. Het is duidelijk de bedoeling dat dat even neergezet wordt. Vervolgens laat zij merken dat zij absoluut niet weet wat er in de afgelopen twee jaar is gebeurd. Wij verdiepen ons volledig in het taxidossier, maar zij heeft zich er helemaal niet in verdiept. Zij komt hier alleen maar iets poneren. Daar zit ik echt niet op te wachten

Mevrouw **Agema** (PVV): Dat was volgens mij alleen maar een opmerking, dus geen vraag. Natuurlijk loopt het dossier al langer. Dat geldt voor alle dossiers hier van de Kamer. Om dan op voorhand maar te zeggen dat iemand geen recht van spreken heeft, is natuurlijk te gek voor woorden. Het gaat mij om de veiligheid in de taxi. Er kan dan al jarenlang zijn gepraat, maar de veiligheid is geen sikkepitje verbeterd.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn het er allemaal over eens dat er wat problemen zijn. Sommigen willen groepsvorming, de VVD-fractie niet. Maar begrijp ik nu goed dat mevrouw Agema zegt dat het volledig vrijgelaten moet worden? Vindt zij dat iedereen die het wil, taxichauffeur moet kunnen worden? Als dat zou gebeuren, kwamen er wildwesttaferelen. Het helemaal vrijlaten, wil zelfs de VVD-fractie niet, terwijl zij toch altijd zeer voor marktwerking is. Wij zeggen dat men wel een vergunning moet hebben en dat er strak gecontroleerd en gehandhaafd moet worden. Ik vraag mevrouw Agema dus of zij echt meent dat zij van de taxi's in Nederland het wilde westen wil maken? Dan blijft er geen normale, fatsoenlijk belastingbetalende en sociale-verzekeringspremies betalende taxi-ondernemer over. Dan blijft er ook geen autochtone taxichauffeur over en bereikt mevrouw Agema het tegendeel van wat zij wil. Ik denk dat zij geen idee heeft van de gevolgen van haar voorstel.

Mevrouw **Agema** (PVV): Het hele circus is compleet. Ik heb niet gezegd dat ik naar wildwesttoestanden toe wil. Het gaat om handhaving, om kwaliteitseisen en om controle. Iemand die daar allemaal aan voldoet of die de intentie heeft om daaraan te gaan voldoen, moet gewoon een taxibedrijf kunnen beginnen. Zo'n ondernemer moet natuurlijk voldoen aan die kwaliteitseisen en aan alle controlemechanismen. Het is tegenwoordig helemaal niet zo gemakkelijk om een taxibedrijf te beginnen, maar het moet wel kunnen. Natuurlijk heb ik ook gesproken met de mensen uit de praktijk die helemaal gek worden van alle regelgeving, maar ik stel niet voor om die regelgeving af te schaffen. Dat heeft de heer Aptroot mij helemaal niet horen zeggen.

De heer **Aptroot** (VVD): Het is heel gemakkelijk om een taxibedrijf te beginnen. Wellicht zelfs te gemakkelijk. Ik wil nog weten of mevrouw Agema het meent als zij zegt «hoe meer taxichauffeurs, hoe beter». Meent zij het dat de aantallen chauffeurs moeten verdubbelen of verdrievoudigen, zodat de prijs lekker laag wordt? Of zij trekt haar woorden in, of wij

kunnen constateren dat zij wildwestsituaties in de taxibedrijven wil, waardoor er geen fatsoenlijk bedrijf of fatsoenlijke chauffeur meer overblijft.

Mevrouw **Agema** (PVV): Het wordt hier met de minuut gekker. Ik heb helemaal niet gezegd dat het aantal taxi's moet verdubbelen of verdrievoudigen. Ik vind dat iemand die een taxibedrijf wil beginnen, daar alle gelegenheid toe moet hebben. Wij hebben verdorie vrije beroepskeuze in dit land! Als je een taxibedrijf wil beginnen, moet dat dus kunnen. Je moet dan voldoen aan kwaliteitseisen en allerlei controles. Je moet dan gewoon overal aan voldoen. Zo gemakkelijk is dat tegenwoordig niet, want er zijn heel veel administratieve lasten waar de taxiondernemers aan moeten voldoen. Ik begrijp dat zelfs de VVD-fractie het strak wil reguleren.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij willen de gewone burger beschermen tegen wildwesttoestanden.

Mevrouw **Agema** (PVV): Dat willen wij ook. Wij willen de burger ook beschermen tegen wildwesttoestanden van talibanrijders die over de weg scheuren en Arabisch spreken. Die veiligheid staat bij de PVV-fractie hoog in het vaandel. Ik denk dat wij het hierbij maar moeten laten, voorzitter.

De **voorzitter**: Dank u wel. Ondanks het feit dat u de kortste inbreng van allemaal had, heeft het het langst geduurd. Ik schors de vergadering voor vijf minuten zodat de staatssecretaris haar route volgens de routeplanner kan plannen.

Antwoord van de staatssecretaris

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Zoals enkele leden memoereerden, spraken wij al enkele keren over de Taxivisie. Op 19 november 2008 spraken wij over de inhoud van die visie en vandaag spreken wij over de uitvoering daarvan. Ik liet reeds per brief weten dat ik ernaar streef om voor de zomer ten aanzien van alle projecten met beleidsstandpunten te komen. Mocht het nodig zijn om aan de hand daarvan een wetgevingstraject te doorlopen, dan zal dat gebeuren. Het doel is het betreffende wetsvoorstel begin 2010 aan de Raad van State voor te leggen en daarna aan de Tweede Kamer.

De introductie van de groepsvorming heeft tot doel dat chauffeurs beter herkenbaar worden en dat zij beter aanspreekbaar zijn op hun prestaties. De Kamer weet dat wij prof. mr. Gerards opdracht hebben gegeven om onderzoek naar de mogelijkheid van groepsvorming te doen. Uit dat onderzoek blijkt dat het in bepaalde situaties en onder voorwaarden mogelijk is om de eis van groepsvorming te stellen. Het is echter wel van belang dat de taximarkt voor zelfstandigen toegankelijk blijft. Enkele leden hebben daarop ook gewezen en daarmee ben ik het eens.

De heer Aptroot zei dat wij niet over moeten gaan tot groepsvorming. Ik wilde op die uitspraak reageren. Het is dus jammer dat hij de vergadering heeft verlaten. Zal ik desondanks op zijn woorden reageren?

De **voorzitter**: Ja. Ik neem aan dat hij via het verslag kennis neemt van uw reactie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ongetwijfeld. De heer Aptroot pleitte ervoor dat de overheid controleert in plaats van de markt. Het laatste gebeurt echter niet. De intentie van groepsvorming is om het gemeenten mogelijk te maken, op lokaal niveau maatwerk te leveren. Wij zijn erachter gekomen dat het verkeerd is om te veronderstellen dat er één markt is en dat alles dus over een kam is te scheren. Per gemeente is er een en ander op een andere manier geregeld. Op deze manier willen wij gemeenten de mogelijkheid geven om onder andere kwaliteitseisen aan taxibedrijven te

stellen en die te handhaven. Niet de markt zal dus handhaven, maar de overheid. Niet alleen de rijksoverheid zal dat dus doen, maar ook de regionale overheid of de gemeentelijke overheid kan dat doen. Als het op die manier gebeurt, zijn wij volgens mij op een buitengewoon goede manier bezig om maatwerk te leveren. Bovendien streven wij er voor de straat-taximarkt naar om in samenwerking met de VNG en KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer) een modelverordening op te stellen voor decentrale overheden die daarvan gebruik willen maken.

De heer Mastwijk sprak over de delinquenten onder de taxichauffeurs. Hij vroeg of er een geografische indeling is gemaakt. Dat is niet gebeurd. Wel is de gehele branche, met name die van de straattaxi, preventief doorgelicht en er is een aanbeveling gedaan voor het vaststellen van maatregelen. Die maatregelen dienen gericht te zijn op de kwetsbare plekken in de branche. Het gaat dan met name om de grote gemeenten. Zij lijken meer behoefte te hebben aan ruimte om tot een gemeentelijke aanpak te komen. Met de visie voor de taxi komen wij aan die behoefte volledig tegemoet.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat snap ik, maar laten wij een willekeurige stad nemen die begint met een A: Amsterdam. Laten wij aannemen dat het daar vaker voorkomt dat chauffeurs onder invloed van alcoholische drank rijden. De staatssecretaris begrijpt wel dat dit zuiver fictief is. Als dat het geval zou zijn, kan ik mij voorstellen dat de staatssecretaris daarover een goed gesprek voert met het gemeentebestuur van Amsterdam op het moment dat zij bevoegdheden aan die gemeente overdraagt. Het is immers van belang dat de handhaving ertoe leidt dat het drankmisbruik in het verkeer vermindert.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan mij enerzijds voorstellen dat de heer Mastwijk dat zegt. Anderzijds is het gemeentebestuur zich heel goed bewust van de problemen die er zijn. Het is een hypothetisch voorbeeld. Excuses voor de Amsterdammers in de zaal. Zij moeten zich vooral niet aangesproken voelen. Ik noem ook Assen en Heerenveen, mijn woonplaats. Het betreffende gemeentebestuur kan juist maatwerk leveren door maatregelen te nemen om die problemen op te lossen. Het zou ook met de politie kunnen afspreken om juist daarop goed te controleren. Het adagium is dus dat op regionaal niveau maatwerk wordt geleverd om de problemen aan te pakken. Ook hier blijkt dat dit echt de goede aanpak is. In het kader van de tariefstructuur zijn er de volgende doelstellingen: het komen tot transparantie, het geven van goede prikkels aan klanten en ondernemers en handhaafbaarheid. Samen met de betrokken partijen, KNV Taxi en de consumentenorganisaties, wordt een vergelijkend onderzoek gedaan naar het dubbelsysteem. Met de boordcomputer wordt er een grote stap gezet om de doelstelling te realiseren die betrekking heeft op het verkrijgen van transparantie. De boordcomputer biedt ook veel mogelijkheden om de tarieven aan te passen. Mochten er andere mogelijkheden zijn, dan moeten wij daarnaar kijken. Vooralsnog lijkt de boordcomputer een goed instrument om transparantie te bewerkstelligen en iets te doen om de bezwaren weg te nemen. De huidige midterm review bevat een voorlopige conclusie. Wij zullen het rapport afwachten, zodat duidelijk wordt waaraan nog haken en ogen zitten. De huidige tariefstructuur is een verbetering in vergelijking met de oude. Wij zullen nagaan op welke punten die structuur verder te verbeteren valt. Het ligt in de rede om te denken dat een dubbelsysteem tot nog meer verbetering zal leiden. Voor de zomer zullen de vergelijking en de afweging klaar zijn. Uit het rapport-Berenschot is af te leiden dat taxiriten 25% goedkoper zijn geworden en dat 20% van de klanten minder fooi geeft. Die klanten hebben namelijk het gevoel dat zij duurder uit zijn. Ik verwacht dat er meer duidelijkheid komt in de eindevaluatie. In samenhang met de branche zullen wij ons over het tariefbeleid buigen. In de midterm review

staan immers slechts bevindingen. Uiteindelijk moet duidelijk zijn wat de problemen zijn en dient het gevoel met de werkelijkheid overeen te komen.

De digitale handtekening is nodig, want daarmee wordt de informatie in de boordcomputer rechtsgeldig. Die rechtsgeldige informatie kan dan ook worden gebruikt in bestuurs- en strafrechtelijke procedures. Mocht het komen tot een juridische procesgang, dan is die informatie bruikbaar, maar ook om belastingaangifte te doen. Dat maakt het allemaal veel gemakkelijker.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als het mogelijk is om online alles van een taxi te volgen, wordt al voldaan aan de eisen die aan de boordcomputer zullen worden gesteld, behalve aan de eis van de digitale handtekening. De smartcard met pincode die je in de boordcomputer steekt, kun je natuurlijk ook aan je neef of je buurman geven. Waarom moet het OM per se die digitale handtekening hebben en in welke gevallen wordt dat in de huidige rechtsgang nog meer geëist? Ik ben niet zo goed op de hoogte van justitiële zaken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Roefs moet mij niet overvragen. Ik kan wel zeggen dat die gegevens alleen rechtsgeldig zijn als daaronder een handtekening staat. Pas dan zijn die te gebruiken voor de belastingaangifte en in rechtelijke procedures. Nu gebruikt men het boekje dat handmatig dient te worden ingevuld. Ook dat moet voorzien zijn van een handtekening. Gegevens die online beschikbaar zijn maar die niet voorzien zijn van een handtekening, zijn niet rechtmatig. Het gebruik van de boordcomputer met digitale handtekening zal ook voor de branche een administratievelastenverlichting opleveren. Dat zal een besparing van ongeveer 4,4 mln. per jaar opleveren. Dat is een behoorlijk voordeel voor de branche.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Als wij er moeite mee hebben om mensen in de taxibranche te overtuigen van het nut van de boordcomputer, moeten wij dus in ieder geval zeggen dat de ritlijsten eindelijk verdwijnen en dat het werkboekje ter waarde van € 40 van de baan is? Is de taxameter zodanig om te bouwen dat er een smartcard in kan? Zo ja, ben je daarmee klaar en ben je dan veel goedkoper uit? Ons beeld is nu dat er in de auto weer een kastje bij moet, dat dit alleen nodig is omdat daaruit als het ware een handtekening kan rollen en dat men daarmee op kosten wordt gejaagd. Het beeld is dat de kosten € 1000 of meer bedragen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, dat blijkt niet uit de informatie waarover ik beschik. Het kastje dat nu in de taxi zit, kan niet voldoende informatie leveren. Het is bovendien niet mogelijk om onder die informatie een digitale handtekening te plaatsen en die gegevens te gebruiken voor de belastingaangifte enz. Daarvoor heb je echt een boordcomputer nodig. Bovendien zal alleen die computer de genoemde besparing voor de branche opleveren. Het is wel mogelijk om het huidige systeem zodanig aan te passen dat het een bonnetje produceert, maar dat wil niet zeggen dat dit bonnetje rechtsgeldig is. Bovendien heb je voor de andere gegevens echt de boordcomputer nodig.

Op dit moment beschikt nog niemand over een boordcomputer. Het is de bedoeling dat de nieuwe smartcard wordt gebruikt die niet fraudegevoelig is. Uit laboratoriumonderzoek blijkt dat het met de huidige kaarten mogelijk is om te frauderen met die belangrijke digitale handtekening. Dat willen wij niet. Wij zullen dus moeten wachten op de nieuwe smartcard. Naar verwachting zal die drie tot vijf maanden op zich laten wachten. Het is aan ons om te bepalen of wij het invoeringstraject van de boordcomputer verkorten, of dat wij de termijn van twee jaar handhaven. In het laatste geval schuift ook die termijn twee tot drie maanden op. Ik wil de

voorkeur van de taxibranche horen waaraan hij de voorkeur geeft voordat ik daarover een beslissing neem.

Wij verwachten dat een aantal fabrikanten boordcomputers zal leveren. Voor een gebrek aan concurrentie ben ik dus niet bang. Wij spraken steeds over een substantiële bijdrage of vergoeding. Het lijkt mij verstandig om geen bedragen te noemen, omdat de fabrikanten die de boordcomputer ontwikkelen daarmee anders rekening houden bij de prijsstelling voor het product. Ik ben met de branche overeengekomen dat het een substantiële subsidie zal zijn. Laat ik de woorden van de minister nazeggen: «substantieel» is nooit klein bier. Ik vind dat mevrouw Van Gent een goed idee heeft aangedragen, namelijk het inbouwen van de TomTom in de boordcomputer. Zodoende kan ook de klant direct de route zien.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Stelt u zich voor dat men van het Van Gentplein naar de Huizingastraat gaat en dat die route op het kaartje te zien is, evenals de prijs. Dat zou toch prachtig zijn? Technisch gezien is dat te leveren. Voor de helderheid zeg ik overigens dat ik geen aandelen heb bij TomTom.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is inderdaad een goed idee. Als het dubbelsysteem echter meer voordelen oplevert dan het huidige tariefsysteem, zal het niet mogelijk zijn om dat van die prijs meteen mee te nemen. Dan is tijd immers ook een element. Desondanks vind ik het een buitengewoon goed idee. Ik wil dus niet tornen aan de eisen die ik per 1 juli zal stellen, maar ik zeg toe dat ik het bestudeer en dat ik naga of er mogelijkheden zijn om dat idee op een later moment uit te werken en een en ander erbij te stoppen.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd naar de chauffeurspas, welke opleidingseisen aan chauffeurs gesteld worden en welke certificaten nodig zijn. Voor oktober 2009 zullen de cao-partners de opleidingseisen vastleggen in een convenant. De werkgevers worden dan verantwoordelijk voor de uitvoering. Ik begrijp dat de rijschoolbranche een beetje bang is voor verlies van leerlingen, maar daarvan zal geen sprake zijn. Wij zullen het aan de werkgevers overlaten om te bepalen welke opleiding zij van belang vinden voor hun werknemers. Althans, wij onderzoeken of dat een begaanbare weg is. Wij zullen de landelijke eisen voor de werkgevers blijven stellen, maar voor de werknemers zouden alleen een Verklaring omtrent het Gedrag (VOG), een medische verklaring en een rijbewijs gelden. De werkgever zou dan aanvullende opleidingseisen kunnen stellen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben een beetje verbaasd. Kan de werkgever straks zeggen waaraan de chauffeurs moeten voldoen? Wij dachten juist dat je een extra certificaat moet behalen als je chauffeur wilt zijn van een rolstoelbus. Dan moet je immers weten hoe je rolstoelen moet vastzetten. Als een chauffeur leerlingen vervoert, moet hij misschien een certificaat hebben van een cursus over sociale vaardigheden enz. Hopelijk leggen wij in een convenant vast wat de opleidingseisen zijn en aan welke voorwaarden het certificaat moet voldoen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat nu het verschil tussen het contractvervoer en de straattaxi een rol speelt. Voor het contractvervoer ligt het anders, daar gelden convenanten. Dit algemeen overleg heeft betrekking op de straattaxi. Voor die taxicentrales gaan wij na of het mogelijk is dat de werkgever in samenspraak met de landelijke overheid aanvullende opleidingseisen stelt aan zijn werknemers. De werkgever zou de opleidingseisen voor zijn personeel kunnen toespitsen op de omgeving waarin zijn taxibedrijf gevestigd is. Zoals gezegd, verwacht ik niet dat het gevolg daarvan zal zijn dat rijscholen minder leerlingen krijgen. Misschien komen daar dan meer leerlingen die een meer gerichte opleiding willen.

De heer **Roemer** (SP): In theorie kan de werkgever dus de eis stellen dat zijn medewerkers slechts over een rijbewijs beschikken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, de medewerkers hebben natuurlijk altijd de chauffeurspas, een rijbewijs, een VOG en een medische verklaring. Dat staat vast. De werkgever zal straks echter wel meer vrijheid hebben om aanvullende opleidingseisen vast te stellen en die toe te spitsen op de omgeving waar zijn bedrijf gevestigd is.

De heer **Roemer** (SP): Geldt dat dan louter voor het straattaxiwerk?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat geldt alleen voor de straattaxi. Er lopen dertien rechtszaken over het boetebeleid. Sinds eind december wordt er geen boete meer opgelegd. Zaken worden aangehouden totdat de nieuwe beleidsregel is gepubliceerd. Het is juridisch niet mogelijk om de zaken die onder de rechter zijn met mediation af te doen. Dat neemt niet weg dat de rechter wordt geïnformeerd over het nieuwe beleid. Hij houdt daarmee rekening in zijn uitspraak. In die zin zal het nieuwe beleid van invloed zijn op de lopende rechtszaken. Opgelegde boetes die nog niet betaald zijn, worden afgerond overeenkomstig het wettelijk regime dat op het moment van de boeteoplegging van kracht was. Voorgenomen boetes, die zijn dus nog niet opgelegd, worden aangehouden.

Theoretisch is het denkbaar dat een taxichauffeur zijn pauze van een halfuur doorschuift naar het eind van zijn dienst van acht uur. Hij zal die pauze dan dus houden nadat hij 7,5 uur heeft gewerkt. In de praktijk zal dat echter niet vaak voorkomen. Mevrouw Roefs merkte op dat zij het niet erg vindt als ik op haar vraag hierover schriftelijk reageer. Dat zal ik doen, want ik ga daarop liever wat uitvoeriger in dan tijdens dit algemeen overleg mogelijk is.

Mevrouw Agema vroeg wat wij gaan doen aan de witwastaxi's en of wij van dit beleid grote veranderingen moeten verwachten. Ik denk dat wij daarvan inderdaad veel mogen verwachten. Met de mogelijkheid voor gemeenten om groepsvorming op te leggen, kan er worden gestuurd op de kwaliteit in de taxibranche. Met behulp van de boordcomputer zal het tevens mogelijk zijn om beter te registreren. Bovendien zal het tot de mogelijkheden behoren om beter te handhaven. Het zal voor klanten inderdaad heel vervelend zijn om in een taxi te zitten met een chauffeur die alleen de Arabische taal spreekt. Het lijkt mij op zichzelf geen probleem dat hij de Arabische taal spreekt, maar wel dat hij de Nederlandse taal niet voldoende beheerst en zich dus niet goed verstaanbaar kan maken tegenover de klant. Als er onduidelijkheid is over de ritprijs, is dat ook heel vervelend. Dat soort misstanden is juist met groepsvorming te voorkomen. Gemeenten kunnen immers bepalen dat er een groep taxi's komt die aan bepaalde kwaliteitseisen voldoet. Een basale kwaliteitseis is naar mijn oordeel dat de taxi wordt bestuurd door een chauffeur die spreekt in een taal die voor de klant verstaanbaar is en die begrijpt wat de klant tegen hem zegt. In de toekomst verwacht ik dus inderdaad veel van het beleid dat ik met de taxibranche heb besproken.

De heren Roemer en Mastwijk spraken over de taxi's in de grensstreek uit het buitenland en menen dat het uitwisselen van wat informatie toch niet het enige kan zijn. Nee, dat is niet het enige, maar het uitwisselen van informatie is natuurlijk wel van groot belang. Het is heel belangrijk dat de Duitse overheid zijn chauffeurs informeert over de regels die in Nederland gelden. Daarnaast is het van belang om meer te controleren. In mijn brief staat dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) de controle in de grensstreek intensiveert. Voor het zomerreces zal de Kamer daarover worden geïnformeerd. Ik onderstreep dus dat het uitwisselen van informatie niet het enige is. De controle en de handhaving worden eveneens geïntensiveerd.

De heer Roemer sprak over het nieuwe landelijk klachtenmeldpunt en vroeg naar de bevoegdheden. Het landelijk klachtenmeldpunt zal meer bevoegdheden hebben. Het registreert, verstrekt informatie en houdt toezicht op de afhandeling van klachten. Het onderbrengen van het klachtenmeldpunt gebeurt in overleg met de branche. Uiteindelijk houden gemeenten toezicht op de afhandeling van de klacht. Het lijkt mij goed om een geschillencommissie in het leven te roepen voor het geval dat dit helemaal misgaat. Die commissie zou uiteindelijk uitspraak kunnen doen. Mevrouw Roefs vroeg naar de afbakening van het taxi- en het ambulancevervoer. Het ambulancevervoer valt onder het ministerie van VWS en de regiotaxi valt onder het ministerie van V en W. Aan de hand van het handboek over het contractvervoer stemmen mijn collega van VWS en ik zaken af die te maken hebben met alle vormen van doelgroepenvervoer. Mevrouw Roefs zei dat daarover steeds meer onduidelijkheid ontstaat. Uit mijn informatie blijkt dat niet. Daaruit blijkt juist dat die verdeling helder is.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik besef dat deze vraag eigenlijk betrekking heeft op het contractvervoer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik wilde dat niet zeggen, maar dat is inderdaad het geval.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb wel gehoord dat bijvoorbeeld de ambulancezorg aast op de huisartsenposten. En taxi's zouden natuurlijk ook het vervoer kunnen regelen tussen ziekenhuizen en verpleeghuizen. Ik meen dat er toch veel behoefte is aan duidelijkheid en verzoek de staatssecretaris om te inventariseren of er problemen zijn. Tot aan het zomerreces zit zij volgens mij heel vaak met vertegenwoordigers van de branche om de tafel. In de wandelgangen zou zij best kunnen vragen of er sprake is van een probleem.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dit probleem ligt op het terrein van de staatssecretaris van VWS, maar ik ben bereid om haar die vraag voor te leggen met het verzoek om daarop te reageren.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ja, maar ik hoop dat deze staatssecretaris eerst in de wandelgangen bij de taxibranche informeert of het daar als een probleem wordt ervaren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat lijkt mij een uitstekende afspraak. Als men daar zegt dat dit inderdaad een probleem is, zal ik de staatssecretaris van VWS vragen of zij daarover wil informeren. Het vastzetten van rolstoelen is in het algemeen overleg over het contractvervoer aan de orde gekomen. Sinds 1 september 2008 moet het vastzetstelsel in rolstoelbusjes voldoen aan de ISO-norm. Voor aanhaakpunten aan rolstoelen voor rolstoelbusjes komen wij op korte termijn met eisen op grond van de bestaande ISO-norm die geldt voor nieuwe rolstoelen. Voor bestaande rolstoelen onderzoeken wij nu welke aanpassingen nodig zijn en welke kosten daaraan verbonden zijn. Mevrouw Van Gent maakte een opmerking over een mailbericht van de MOgroep Kinderopvang. Ook wij hebben dat bericht ontvangen. Er is geen sprake van een overijverige inspecteur. De huidige wetgeving over de kinderopvang dwingt de inspecteur om op deze manier te handhaven. Toch ben ik het met mevrouw Van Gent eens dat het een rare zaak is. Ik ben dan ook bereid om na te gaan of stroomlijning op dit terrein mogelijk is. Daarover zal ik contact opnemen met het ministerie van OCW en ik kom daarop voor de zomer terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb begrepen dat er over deze kwestie al overleg plaatsvindt met het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Men schijnt wel onder de Taxiwet te vallen. Het zal straks wel mogelijk zijn om uitzonderingen te maken, maar totdat dit geregeld is, zou tijdelijk ontheffing moeten worden gegeven. Gaat de staatssecretaris dat regelen? Die rompslomp is volgens mij namelijk al gaande en ik wil graag voorkomen dat de situatie verergert.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er moet niet alleen iets gebeuren bij het ministerie van V en W, maar ook de Wet kinderopvang dient te worden aangepast om dit afdoende te regelen. Ik zeg toe dat ik zal nagaan hoe wij hiermee op een verstandige manier omgaan en dat wij een en ander zo snel mogelijk stroomlijnen. Mevrouw Van Gent moet mij daarvoor echter wel enige tijd geven, want het is een vrij complexe materie. Voor de zomer zal ik op deze kwestie terugkomen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is dus voor 21 juni aanstaande?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Volgens mij begint de zomer dan. Laten wij zeggen dat ik voor het zomerreces op die kwestie terugkom. Dan begint bij mij eigenlijk de zomer.

De heer **Roemer** (SP): Ik had nog een vraag gesteld over de VOG. Misschien wil de staatssecretaris daarop in eerste termijn alsnog reageren.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mij worden nu heel behulpzaam allerlei papieren aangereikt. Het ministerie van Justitie geeft een VOG af die vijf jaar geldig is. In juli 2009 zullen de beleidsregels wijzigen met als doel om tot verscherpte afgifte te komen. Dan zal er een VOG zijn die centraal wordt afgegeven. De minister van Justitie schreef in een brief dat hij nagaat of verbetering van de informatievoorziening mogelijk is. Op basis hiervan zal ik van de chauffeurs eisen dat zij een nieuwe VOG aanvragen. De minister van Justitie is daarmee dus volop bezig. Ik verwacht dat hij daarover in juli 2009 helderheid kan geven. Vervolgens kan ik scherpere eisen stellen aan die VOG.

De heer **Roemer** (SP): Dat is één kant van de medaille. Als je een chauffeurspas aanvraagt die vijf jaar geldig is en je toevallig pas een VOG hebt ontvangen, beschik je dus gedurende vijf jaar over die pas. Kan er een systeem komen waardoor het mogelijk wordt om op dat moment in te grijpen, zeker in het geval dat er een beroep wordt uitgeoefend als dat van taxichauffeur?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, maar het is ook de bedoeling van het ministerie van Justitie om het IVW beter te informeren over die mutaties. Dat moet dus actiever onder de aandacht worden gebracht zodat het mogelijk is om een scherper beleid te voeren.

De heer **Roemer** (SP): Indien noodzakelijk, kan een pas dus worden ingetrokken?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, als de regels daartoe de ruimte bieden.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik haak in op het laatste onderwerp waarover de staatssecretaris sprak. Ik denk dat zij tegen de minister van Justitie moet zeggen dat hij dient op te schieten. Hij schreef namelijk dat

hij zal bezien op welke manier dit in de toekomst verbeterd kan worden. De staatssecretaris zegt dat een en ander voor de zomer geregeld zal worden. Ik kan mij dossiers herinneren waarvoor geldt dat ik al twee jaar wacht op actie van het ministerie van Justitie. Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag over een testlocatie voor taxichauffeurs die zelf hun taxameter willen controleren op een juiste kilometerregistratie. Naar mijn oordeel is er in dit algemeen overleg een tussenstand gegeven van ongeveer tien projecten. Volgens mij zijn wij op de goede weg.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Volgens mij kan ik mevrouw Roefs geruststellen. Het kabinet spreekt met één mond. Als een vertegenwoordiger van het kabinet nu zegt dat zij voor de zomervakantie met een voorstel komt, ben ik haar daarvoor zeer erkentelijk. Dan wens ik minister Hirsch Ballin veel succes. Misschien moet hij overuren draaien, maar dat is zijn probleem. Ik ben dus blij met de toezegging van het kabinet en zie dat voorstel graag in juni of juli tegemoet. Dat zal ons zeker helpen. Ik ben de staatssecretaris ook erkentelijk voor haar antwoord op mijn vraag over het klachtenmeldpunt. Zij gaf aan dat zij wat dat betreft de deur openzet. Volgens mij ging zij nog verder door te zeggen dat er wordt geregistreerd, gemeld en dat er een systeem komt dat registreert of de klacht is afgehandeld. Dan nog heb je over de inhoud overigens weinig te zeggen. Als degene bij wie je klaagt immers zegt dat hij de klacht niet erkent, kan die ook als afgehandeld worden beschouwd. Dat is dan echter niet naar tevredenheid gebeurd. Het zou dus een goede oplossing zijn om een geschillencommissie in het leven te roepen. Ik hoop dat de staatssecretaris dat wil doorzetten en dat zij daarvoor een voorstel doet. Zij zei zojuist dat het haar goed lijkt om een geschillencommissie in het leven te roepen. Als zij toezegt dat er een dergelijke commissie komt en dat zij nog moet nagaan waar die onder komt te hangen, ben ik echt tevreden. De staatssecretaris heeft een aantal duidelijke termijnen genoemd. Ook daarvoor ben ik haar erkentelijk. Ik ben wel erg vriendelijk vandaag. Voor juli dit jaar zal er veel duidelijkheid komen. De staatssecretaris sprak ten aanzien van de straattaxi over de opleidingseisen die werkgevers straks aan het personeel kunnen stellen. Zij noemde de VOG, het rijbewijs enz. Dat ging mij iets te snel. Vandaag hebben meerdere collega's voorbeelden gegeven die betrekking hebben op stratenkennis en het machtig zijn van de taal. Ik kan mij voorstellen dat grote werkgevers hun zaken meteen goed regelen. Ik neem aan dat zij van hun personeelsleden verwachten dat zij de Nederlandse taal spreken. Maar wat als je zzp'er bent? Graag wil ik een toelichting van de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris hartelijk voor haar antwoorden en met name voor haar buitengewoon enthousiaste reactie op mijn idee om de TomTom te integreren in de boordcomputer. Ik ben geneigd om te zeggen dat daaraan ook een vertaalcomputer moet worden toegevoegd, speciaal voor mevrouw Agema. Technisch is tegenwoordig heel veel mogelijk. De staatssecretaris zegt dat zij het idee van de TomTom buitengewoon goed vindt en dat zij dat wil meenemen. Daar ben ik natuurlijk blij mee. Soms moet je immers praktisch denken en je afvragen hoe je het voor de klant beter kunt maken. Ik denk dat dit echt kan werken. De staatssecretaris zij echter tussen neus en lippen door dat het waarschijnlijk niet zal lukken om het idee mee te nemen in de eisen voor de boordcomputer die zij uiterlijk op 1 juli 2009 wil publiceren. Als de eisen eenmaal zijn geformuleerd, vraag ik mij af op welke momenten die kunnen worden aangepast. Ik heb deze week technische informatie ingewonnen en geconstateerd dat er een heleboel kan. Ik dring erop aan dat de staatssecretaris dat ook doet. Zij mag uiteraard ook bij andere fabrikanten dan TomTom informeren. Ik verzoek de staatssecretaris om mij over de uitkomst te informeren en het tijdspad aan te geven. Ik

wil graag weten hoe de staatssecretaris dit idee toch gaat overnemen. Anders word ik buitengewoon ongerust over dit bijzonder goede idee en dat zou heel jammer zijn.

Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn subvoorstel in dezen. Ik doel op het voorstel om informatiepalen bij de taxistandplaatsen te plaatsen waar mensen kunnen intoetsen welke route zij de taxichauffeur willen laten rijden en wat de kosten daarvan zijn. Ik heb geïnformeerd bij TomTom en er blijkt technisch heel veel mogelijk te zijn. Zouden wij niet alvast met dat soort informatiepalen kunnen experimenteren? Dat lijkt mij helemaal geen slecht idee.

Ik heb de MOgroep Kinderopvang aan de orde gesteld. De staatssecretaris zei dat zij daarop voor de zomer terugkomt. Daar ben ik blij mee, want het is echt een knelpunt. Ik heb begrepen dat men er bij V en W al mee bezig was, met name voor de buitenschoolse opvang waar men tegen het probleem aanloopt dat deze onder de taxi valt. Vervolgens kwam er een inspecteur die zich ook met die zaak ging bemoeien en werd de kwestie veel ingewikkelder. Ik dring aan op spoed.

Wij zijn niet enthousiast over het weer veranderen van de tariefstructuur. Je kunt wel weer een nieuwe tariefstructuur bedenken, maar het gaat erom dat je structureel iets in de taxibranche verandert. Het gaat om het beperken van het aantal toetreders tot de markt en het stellen van stevige kwaliteitseisen. In een dergelijke gereguleerde markt met wat scherpere tarieven is het mogelijk om een goede boterham te verdienen. De spoeling is dan immers dunner. Nu zijn er op drukke tijden voldoende taxi's, maar het is lastiger om op minder drukke tijden een taxi te krijgen. Je zou daar veel beter naar moeten kijken. Graag wil ik een reactie van de staatssecretaris. Als er niets anders gebeurt, blijft het immers een kwestie van dweilen met de kraan open.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik zou ook graag een bijdrage leveren aan het opleuken van de boordcomputer. Ik stel dan ook voor om tevens een espressoapparaat in te bouwen.

De staatssecretaris heeft één vraag niet beantwoord. Die had betrekking op de eenduidigheid van het beleid dat wordt gedecentraliseerd. Ik sprak over protectionisme en heb gepleit voor gelijke monniken, gelijke kappen bij het gebruik van busbanen. Stelt u zich voor dat ik een taxi neem vanaf het Van Gentplein in Groningen naar de Huizingalaan in Heerenveen, dan moet het taxibeleid in Heerenveen niet dermate protectionistisch zijn dat de chauffeur geen passagier mag oppikken die teruggaat. Als hij in Groningen op de busbaan mag rijden, moet dat in Heerenveen ook toegestaan worden. Of hij mag zowel in Groningen als in Heerenveen niet over de busbaan rijden. Dat bedoelde ik met geen protectionisme en eenduidigheid in beleid.

Mevrouw **Agema** (PVV): Voorzitter. Ik help de staatssecretaris hopen dat de groepsvorming en de boordcomputer iets doen tegen de witwastaxi's en de talibantaxi. Zij wekt wel hoge verwachtingen. Wil de staatssecretaris dit beleid evalueren, zodat bekend wordt of er daadwerkelijk iets verbetert.

De heer Roemer begon ook over het spreken van de Nederlandse taal. Ik zou graag zien dat dit centraal wordt geregeld. Ik vind dus dat die eisen in Rotterdam, Den Haag en Amsterdam gelijk moeten zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Mag dialect dan wel?

Mevrouw **Agema** (PVV): Ik vind dat je je in de Nederlandse taal verstaanbaar moet kunnen maken. En het Fries is een erkende taal.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De Groningse taal niet.

Mevrouw **Agema** (PVV): Het Gronings kan ik nog wel volgen en het Limburgs ook, maar het Arabisch niet. Sorry.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Mevrouw Roefs mist het antwoord op de vraag of het mogelijk is om de taxameter zelf te testen. Het herijken van de taxameters is bij wet geregeld. De chauffeurs mogen dat dus niet zelf doen.

Mevrouw Roefs stelde verder een aantal vragen dat ik schriftelijk zal beantwoorden.

De heer Roemer vroeg of hij goed begrijpt dat mijn inzet gericht is op het in het leven roepen van een geschillencommissie. Ja, dat is mijn inzet, maar ik ben daarover nog in overleg met de branche. Dit punt zal onderdeel uitmaken van het voorstel dat de Kamer voor het zomerreces van mij ontvangt.

De zzp'ers kunnen niet slechts met een chauffeurspas de straat op gaan. Een zzp'er is in feite ook een werkgever, namelijk van zichzelf. Ook voor de werkgevers die niemand in dienst hebben, de zogenaamde eenpitters, blijven de eisen gelden. Alleen voor de chauffeurs die in dienst zijn van een taxibedrijf ga ik na of het mogelijk is dat hun werkgevers aangeven welke opleiding voor hen vereist is. De zzp'ers moeten gewoon de chauffeurspas hebben die er nu is.

De heer **Roemer** (SP): Het wordt voor mij iets duidelijker. Het punt over de zzp'er is helder. Als je het alleen aan werkgevers overlaat om kwaliteitseisen te stellen, maak je het beroep van taxichauffeur niet echt tot een vak. Als het dan lastiger is om aan personeel te komen, kun je de kwaliteit verlagen. Daardoor zullen er mensen achter het stuur plaatsnemen die ik niet graag op die plaats zie. Waarom kiest de staatssecretaris daarvoor? Is zij het ermee eens dat er op zijn minst een convenant moet worden afgesloten tussen werkgevers- en werknemersorganisaties waarin de kwaliteitseisen staan? Als je taxichauffeur bent, oefen je een vak uit en daarvoor moet je een opleiding hebben. Mocht ik in een taxi stappen, welke dan ook, dan wil ik de garantie dat de chauffeur goed is opgeleid. Zet de staatssecretaris de deur wat dat betreft niet op een kier door een en ander te formuleren op de wijze zoals zij dat heeft gedaan?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer zegt dat de taxi-chauffeur een vak uitoefent. Ik ben het ermee eens dat het een vak is en dat wij daaraan eisen moeten stellen. Ik maak daarover dan ook afspraken met werkgevers. De invulling daarvan en het stellen van opleidingseisen wil ik echter graag aan de werkgevers overlaten. Ik zal dus nagaan of dat mogelijk is. De gedachte is niet dat werkgevers het maar moeten bekijken, dat wij alleen aan hun eisen stellen en dat wij het volledig aan de werkgevers overlaten om eisen aan hun werknemers te stellen. De uitvoering van de eisen, dus de manier waarop de werkgevers bewerkstelligen dat hun werknemers daaraan inderdaad voldoen, wil ik aan hen overlaten. Ik ben het met de heer Roemer eens dat er ook in de cao eisen moeten worden gesteld. Aanvullend kan de betreffende gemeente extra eisen stellen in het kader van de verplichte groepsvorming. Zij kan immers zeggen dat er alleen taxi's mogen rijden met chauffeurs die aan bepaalde eisen moeten voldoen. Dat kan nog verder gaan dan datgene wat wij landelijk afspreken. In veel gevallen zal dat ook verder gaan. Aan de ene kant is gestreefd naar een regeling die waarborgt dat de taxichauffeur voluit erkend wordt, dus dat hij een vak uitoefent en dat daaraan eisen worden gesteld. Aan de andere kant geven wij hiermee de werkgevers de ruimte om die regeling in te vullen op de wijze die het best bij het bedrijf en de omgeving past. Flexibiliteit en lokaal maatwerk zijn dus ook hier kernbegrippen.

De heer **Roemer** (SP): Ik begrijp wat de staatssecretaris zegt. Iedereen kan hogere eisen stellen. Er zullen zeker gemeenten en werkgevers zijn die daarvoor om hun moverende redenen kiezen. Dat laat onverlet dat er werkgevers kunnen zijn die dan nagenoeg geen kwaliteitseisen zullen stellen. Zij zullen dan alleen de minimumeisen stellen. Daarmee ondermijnt u naar mijn idee de beroepseer en erken je niet dat de taxichauffeur een vak uitoefent. Ik hoop dat de staatssecretaris tijdens haar voorbereiding ook de positie van de werknemers in ogenschouw neemt en dat zij daarover eveneens met de bonden in gesprek gaat. Tevens spreek ik de hoop uit dat zij, alvorens daarover een beslissing wordt genomen, met de Kamer in debat gaat. Anders houd ik mijn hart vast. Ik vrees dan dat de kwaliteit in bepaalde taxibedrijven dusdanig laag wordt dat ik niet meer in de taxi wil stappen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In geval van groepsvorming is de gemeente in staat om aanvullende eisen te stellen. Die komen dus zelfs bovenop de eisen die wij met elkaar afspreken. Er zijn echter eisen waaraan alle taxichauffeurs moeten voldoen, ongeacht of zij in dienst zijn of zelfstandig werken. Wat dat betreft willen wij de werkgever meer flexibiliteit bieden door zelf te bepalen welke opleiding hij voor zijn werknemers verplicht wil stellen. De overheid zal dan dus niet bepalen welke opleidingen dat moeten zijn, maar de werkgevers. Er zullen echter geen concessies worden gedaan aan datgene wat van een taxichauffeur mag worden gevraagd.

De heer **Roemer** (SP): Ik vroeg ook of dit met de bonden besproken wordt en of er met de Kamer zal worden gedebatteerd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Jazeker, de bonden zijn volop bij dit overleg betrokken.

Mevrouw Van Gent sprak nog even over haar idee, namelijk het integreren van de TomTom in het systeem. Ik vind het inderdaad te vroeg om dat in de eisen op te nemen die ik in juli zal voorleggen, ondanks dat ik dit idee buitengewoon goed vind. Het toevoegen van allerlei zaken en eisen uit ICT is één van de valkuilen. Als dat gebeurt, blijken er in de praktijk vaak zaken fout te gaan. Ik zeg dus nogmaals dat ik dat idee dus niet wil inbrengen in de eisen die wij in juli zullen stellen. Dat neemt niet weg dat ondernemers vrij zijn om de fabrikant te verzoeken, functies toe te voegen. Ik zeg mevrouw Van Gent toe dat ik in overleg zal nagaan of er later mogelijkheden zijn om dat tot een soort standaard te maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb een en ander gecheckt en geconstateerd dat er technisch al heel veel mogelijk is. Ik ben ervan overtuigd dat, als je ook andere fabrikanten naar de mogelijkheden vraagt, zij eveneens dergelijke informatie zullen geven. Is de staatssecretaris bereid om op korte termijn die informatie te vragen? Ik ben ook tegenstander van ICT-projecten die onverantwoorde risico's met zich brengen en die veel kosten. Dat is mijn opzet helemaal niet. Naar mijn idee moet het mogelijk zijn om een digitale oplossing te vinden met de intentie, die informatie boven tafel te krijgen. Het zou daarom goed zijn als dat idee wel in dat eisenpakket werd meegenomen. Het idee is klantvriendelijkheid pur sang. Ik verzoek de staatssecretaris, de uitdaging aan te gaan om op korte termijn naar de mogelijkheden te informeren en een tijdpad te noemen. Bijvoorbeeld over een maand, na een eerste informatieronde, hoor ik graag wat op korte termijn verantwoord mogelijk is.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik vind het idee op zichzelf wel aardig, maar waarom zou de overheid dat verplicht opleggen, terwijl wij de taxibranche in staat willen stellen om kwaliteit te leveren en iets extra's te doen? Ik voel daarvoor helemaal niets. Laat de taxibedrijven dat zelf oplossen en

als extra service voor hun klanten aanbieden. Wij schrijven ook niet voor dat de Mercedes blauwe leren stoelen moet hebben, of zoiets.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het lijkt alsof de heer Mastwijk het niets vindt, omdat hij het zelf niet bedacht heeft. Ik heb een deal met de staatssecretaris en verzoek haar om zich vooral niets van de woorden van de heer Mastwijk aan te trekken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zeg nogmaals dat ik er niet voor voel om extra eisen te stellen aan de boordcomputer. Ik ben het met mevrouw Van Gent eens dat het door haar idee vast en zeker mooier wordt, maar het lijkt mij van belang om er eerst voor te zorgen dat de eisen voor de boordcomputer, zoals wij die wensen, er komen. Ik trek mij wel iets van de woorden van de heer Mastwijk aan. Bij interruptie zei hij namelijk wat ik wilde antwoorden. Het staat TomTom en elke andere fabrikant vrij om de taxicentrales iets aan te bieden wat in de boordcomputer kan worden geïnstalleerd. Mevrouw Van Gent zegt dat het bedoeld is voor de klant, maar taxibedrijven zijn ook echt gericht op klantvriendelijkheid. Laten wij niet iedereen over een kam scheren. Tijdens het overleg met de taxibranche ben ik ervan overtuigd geraakt dat er op een bonafide manier wordt gewerkt om een goede boterham te verdienen en klantvriendelijk te zijn. Die branche zal uiteraard open staan voor de mogelijkheden. Je kunt je dus ook voorstellen dat hij ervoor kiest om een TomTom aan de boordcomputer te koppelen. Het is goed om ook een beetje vertrouwen in de taxibranche te hebben. Ik zeg nogmaals dat het een goed idee is en dat dit weerklank zal vinden bij de taxibedrijven die alles aan klantvriendelijkheid willen doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris heeft toegezegd dat zij hierop terug komt. Blijft zij daarbij?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kom daarop terug, maar zal het idee niet opnemen in de eisen die ik in juli aan de boordcomputer stel.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar de staatssecretaris zal de mogelijkheden onderzoeken en zij komt daarop terug?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zal daarover spreken met de taxibranche die over het algemeen buitengewoon klantvriendelijk is, en kom daarop terug.

Wij hebben eerder gesproken over de vrije busbanen. Dat is een verantwoordelijkheid van de gemeenten. De beslissingen die daarover genomen worden, houden verband met de verkeersveiligheid. Als gemeenten aanvullende eisen stellen aan auto's op busbanen, is dat hun verantwoordelijkheid. Wij kunnen landelijk dus niet garanderen dat het voor taxi-chauffeurs overal mogelijk is om over de busbaan te rijden. Uiteraard zijn wij geen voorstander van protectionisme, maar de keerzijde van het maatwerk dat wij wensen, is dat gemeenten problemen op verschillende manieren kunnen aanpakken. Als wij zeggen dat wij dit soort zaken landelijk op dezelfde manier willen regelen, schieten wij in ons eigen voet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vragen over de informatiepaal bij taxistandplaatsen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Mevrouw Van Gent heeft inderdaad gesproken over informatiepalen. Ik zal ook dat voorstel met de taxibranche en de gemeenten bespreken. De gemeenten zijn immers verantwoordelijk voor de standplaatsen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kunt u mij zeggen wanneer ik daarover geïnformeerd zal worden?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zal de Kamer daarover voor het zomerreces informeren. Dan begint de zomer namelijk pas echt. Het zal dus ongeveer 3 juli zijn.

Toezeggingen

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor haar antwoorden op de vragen van de leden. De volgende toezeggingen zijn gedaan:

- De staatssecretaris onderzoekt de mogelijkheid om een tomtom-optie toe te voegen aan de boordcomputer zodat de klant er de route en de kosten van een rit kan aflezen. De staatssecretaris acht opnemen in het eisenpakket van 1 juli 2009 niet wenselijk en onderzoekt wat wel zou kunnen. Ook onderzoekt zij de mogelijkheid om deze functionaliteit aan te bieden op palen bij taxistandplaatsen en zal zij de Kamer daarover vóór het zomerreces berichten.
- De staatssecretaris reageert schriftelijk op de vragen van mevrouw Roefs over de ruimte die het Arbeidstijdenbesluit vervoer biedt om te schuiven met pauzes tijdens de dienst van een taxichauffeur.
- De staatssecretaris reageert vóór het zomerreces schriftelijk op de problemen die ontstaan door de toepassing van de Wet Personenvervoer 2000 en de Wet Kinderopvang op het vervoer ten behoeve van de kinderopvang.
- De staatssecretaris komt vóór het zomerreces terug op het resultaat van het overleg met het ministerie van Justitie over mogelijkheden van verscherping van afgifte van de Verklaring Omtrent Gedrag om de criminaliteit in de taxisector terug te dringen.
- De staatssecretaris reageert vóór het zomerreces schriftelijk op de mogelijkheid om een geschillencommissie voor de taximarkt in het leven te roepen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Voor de helderheid zeg ik dat het met name maar niet alleen gaat om de buitenschoolse opvang.

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

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