

Vergaderjaar 2009–2010

**31 521**

**Taxibeleid**

**Nr. 49**

## **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 12 april 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>1</sup> heeft op 25 maart 2010 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 6 oktober 2009 over Handboeken Professioneel aanbesteden contractvervoer (31 521, nr. 39);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 25 november 2009 over toezeggingen tijdens het AO van 9 september 2009 en over de regelgeving omtrent rij- en rusttijden en taxigerelateerde diensten (31 521, nr. 42);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 februari 2010 over de stand van zaken inzake motie-Roefs/Aptroot over een voorstel voor het toepassen van de Wet Bibob door gemeenten (31 521, nr. 44);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 maart 2010 over uitvoering motie-De Mos (31 521, nr. 27) met betrekking tot mysteryguest-ritten (31 521, nr. 45);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 maart 2010 over aanbidding van het rapport over 0-meting kwaliteit contractvervoer (31 521, nr. 46);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 18 maart 2010 over rapport Evaluatie productformule Regio-taxi 2004–2009 (31 521, nr. 48).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

<sup>1</sup> Samenstelling:

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

**Voorzitter: Brinkman**  
**Griffier: Tijdink**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Aptroot, Brinkman, Mastwijk, De Mos, Roefs en Smits,

en minister Eurlings, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet welkom de minister en zijn gevolg, de pers en de gasten. Ik stel voor om in eerste termijn een spreektijd van vijf minuten aan te houden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie is blij met de Handboeken Professioneel aanbesteden contractvervoer, maar ik ben een aantal jaren gemeenteambtenaar geweest en wij hadden ook van die handboeken in de kast en die hadden als belangrijkste eigenschap dat ze er nooit uitkwamen. Dat baart mij enigszins zorgen. Wat ons betreft, zijn die handboeken niet vrijblijvend. Op enig moment zullen wij de werking daarvan moeten evalueren en als ze niet werken, moeten wij er misschien wel «richtlijnen aanbesteden» van maken.

De brief over de nulmeting in het contractvervoer vinden wij wel erg positief. Getalsmatig gaat er erg veel goed, maar als het misgaat, worden kwetsbare groepen vaak getroffen. Wij kennen allemaal de schrijnende voorbeelden van mensen die van en naar het ziekenhuis moeten voor bestraling. Het belang van de situaties waarin het misgaat, wordt wel erg gebagatelliseerd. Daar moet extra aandacht aan worden besteed. Ik wil graag een toezegging van de minister dat de kwalitatieve kanten van het niet op tijd rijden bij een volgende meting voldoende worden belicht. Hoe is het met de verplichte groepsvorming? Wanneer komt het tijdtarief in de meter? Kortom, hoe is het met de planning van wet- en regelgeving? De CDA-fractie zou dat graag voor 9 juni aftikken.

Een medewerkster van mijn fractie nam een paar weken terug op Hollands Spoor een taxi. Toen zij terugkwam van een vakantie nam zij een taxi omdat ze drie koffers bij zich had en het regende. Halverwege de rit deelde de chauffeur haar mee dat zij voor elke koffer € 2 extra moest betalen. Ik weet wel dat volgens de regeling extra geld kan worden gevraagd voor aanvullende diensten, maar het lijkt natuurlijk helemaal nergens op. Zolang dit soort aso's in taxiland rondlopen, wordt de taxi nooit populair. Met andere woorden, er moet vooral worden doorgegaan met het inzetten van mysteryguests. De rodeorit onlangs in Utrecht duidde erop dat dit volstrekt noodzakelijk is.

Voor de CDA-fractie is de crux: groepsvorming invoeren, gemeenten meer bevoegdheden geven, het aantal taxi's saneren, het kaf van het koren scheiden, goede bedrijven, een goede cao voor nette chauffeurs en een tarief waar een normale boterham mee is te verdienen, bewerkstelligen. De CDA-fractie is daarom voor indexering van de maximumtarieven. Die moeten nu worden aangepast aan de stijging van loonkosten en brandstof. Vervolgens moet het «tweetariefsysteem» worden ingevoerd. Dan kan het instaptarief, die beroemde € 7,50, omlaag. Het tijdtarief komt er dan bij. Na één of twee jaar gaan wij dat evalueren. Graag krijg ik een oordeel van de minister hierover.

Mijn fractie is blij met de deregulerende opmerkingen in de brief over taxigerelateerde diensten. Personenvervoer bij kinderopvang, buitensportactiviteiten en vrijwilligersvervoer valt onder de algemene zorgplicht. Dat is een goede zaak. Ik neem aan dat dit inmiddels een plek heeft gevonden in de eerder genoemde Handboeken Professioneel aanbesteden contractvervoer. Als dat niet het geval is, dan verwacht ik dat dit erin komt. Ik neem wel aan dat dit soort vervoer onder taxivervoer blijft vallen. Dat

heeft immers alles te maken met de bpm. Als dat niet zo is, zou het een buitengewoon groot nadeel opleveren.

Ik heb schriftelijke vragen gesteld over het taxibusje dat nabij Emmen van een talud gleeed, toen er nog sneeuw lag, en vervolgens op de A37 rolde. Dat liep gelukkig goed af. Het had veel erger kunnen aflopen. Het busje bleek niet op winterbanden te rijden. Is de minister van oordeel dat de zorgplicht – ik noemde dat woord net al en het komt ook voor in een van de brieven – vereist dat busjes voor personenvervoer in de winter op winterbanden rijden? Staat zoiets in de Handboeken Professioneel aanbesteden contractvervoer en, zo nee, zou dat er naar het oordeel van de minister niet in moeten? Het is niet toevallig dat je in Duitsland 's winters geacht wordt te rijden op winterbanden. Het is niet verplicht, maar bij ongevallen ben je per definitie de schuldige als je niet op winterbanden rijdt. Graag hoor ik het oordeel van de minister hierover.

De wijziging van de Wet personenvervoer 2000 (Wp 2000) inzake de Bibob (Wet voor Bevordering integriteitsbeoordelingen) door het openbaar bestuur wachten wij af. Dat mag ook snel worden geregeld.

Ten slotte, kom ik op het principe gelijke monniken, gelijke kappen. Dan heb ik het over het vipvervoer en het idee van één week op, één week af. Voor alle vipvervoer zou de Donneriaanse oplossing van één week op, één week af moeten gelden, zoals de minister van SZW een aantal maanden terug heeft ingevoerd. Die zou niet voor een select deel van het chauffeursgezelschap moeten gelden.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Toen ik de stukken ter voorbereiding op dit AO doorlas, bekwam mij een blij gevoel. Er scheen werk gemaakt te worden van mijn twee aangenomen moties op dit dossier. Minister Eurlings liet weten dat de mysteryguest een vast onderdeel gaat uitmaken van de Toekomstvisie Taxi, waardoor wangedrag van taxichauffeurs stevig wordt aangepakt. Minister Hirsch Ballin kwam met de mededeling dat het ministerie van Justitie samen met het ministerie van V en W taxichauffeurs vaker wil screenen op recente veroordelingen. Ik heb toch maar even een belondje langs de branche gemaakt om te bekijken of mijn blijde lentegevoel daar ook breed werd gedragen, maar ik kwam van een koude kermis thuis. De brief van minister Eurlings werd zelfs afgedaan als een broodjeaapverhaal, omdat mijn moties niet of nauwelijks zouden worden uitgevoerd. Ik heb dan ook een paar prangende vragen aan de minister om mij gerust te stellen.

Hoe groot is de kans dat een taxichauffeur een bezoek krijgt van een mysteryguest? Wordt de groep straattaxi's, de veroorzaker van de grootste problemen, vaker aan een bezoek onderworpen en, zo ja, hoe vaak?

Hoeveel taxipassen zijn er ingetrokken nadat de mysteryguest-motie is aangenomen? Klopt het dat op dit moment nauwelijks periodieke screening plaatsvindt van de vog, waardoor het risico bestaat dat iemand na het verkrijgen van een vog een voor zijn functie als taxichauffeur relevant strafbaar feit pleegt maar desondanks werkzaam blijft? Zo ja, in hoeverre gaat de minister dat veranderen? In hoeverre wordt mijn aangenomen motie voor een waterdicht systeem voor het weren van zich misdragende chauffeurs hierbij betrokken? Hoe verloopt op dit moment de samenwerking tussen justitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat hieromtrent? Hoeveel medewerkers telt de Inspectie Verkeer en Waterstaat op dit moment en is dat aantal voldoende? Mij bereiken berichten dat er bij de inspectie slechts enkele personen werkzaam zijn. Is dat genoeg om al dat mysteryguest- en screeningwerk goed te doen?

De PVV streeft naar taxichauffeurs die zich jegens hun klanten als een gentleman gedragen. Chauffeurs moeten Nederlands spreken, beschikken over stratenkennis en sociaal vaardig zijn. Veel vrije rijders vinden het nog reuze moeilijk om hun klanten als koning te behandelen. In hoeverre zijn deze vrije rijders aan een gedegen opleiding tot taxichauffeur onder-

worpen? Dat vraag ik zeker aangezien het nog klachten regent over chauffeurs die amper Nederlands spreken, de weg niet weten, klantvriendelijk gedrag vertonen en er uitzien als Swiebertje. Ik houd als Hagenees van vrije jongens, zoals het befaamde duo van de Tegenpartij, Jacobse en Van Es, maar de PVV is wel een partij van law and order. Daarom wil ik van de minister weten in hoeverre het klopt dat veel vrije rijders het motto «samen voor ons eigen» wel heel erg letterlijk nemen en als vrije rijder ook nog een keer een uitkering genieten. Wordt daarop gecontroleerd?

Amsterdam was the place to be als je van taxiterreur houdt, maar omdat de gemeente het toezicht heeft aangescherpt, namen de asociale vrije rijders de wijk naar Almere. In hoeverre is het Amsterdamse taxigeweld overgeslagen naar andere steden zoals Almere? Wat wordt er gedaan om dat tegen te gaan?

Voordat mijn inbreng een heel handboek gaat worden, heb ik nog een tweetal vragen aan de minister. Deelt de minister de mening van KNV (Koninklijk Nederlands Vervoer) Taxi dat het huidige rij- en rusttijdensysteem veel te ingewikkeld is voor taxichauffeurs? Is de minister bereid om dit systeem los te koppelen van de transportregeling rij- en rusttijden, omdat de transportbranche niet te vergelijken is met de taxibranche? Wil de minister door KNV Taxi en vakbonden laten onderzoeken welke wijzigingen doorgevoerd kunnen worden in het rij- en rusttijdensysteem, zodat er een systeem komt dat aansluit op de taxibranche, met simpele regels voor chauffeurs, oog voor de verkeersveiligheid en redelijke werktijden?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Het contractvervoer. Het is waarschijnlijk bekend dat de PvdA uiterst kritisch is over de inzet van handboeken als remedie tegen de problemen in het contractvervoer. Onze voorkeur gaat uit naar het wettelijk vastleggen van een aantal zaken: de klachtenregeling, inspraak van reizigers bij aanbesteding en minimale eisen aan de kwaliteit van het taxivervoer. Maar voorlopig moeten wij het doen met de handboeken. Pas na de evaluatie van het gebruik van de handboeken kunnen wij de volgende stap zetten. Wij spraken vorig jaar juni over de nulmeting. Het is teleurstellend dat de nulmeting nu pas, ongeveer één jaar na dato, klaar is. Al met al zijn wij dus weer twee jaar verder voordat er echt iets gaat gebeuren.

Wel is het te prijzen dat er vanuit het sociaal fonds een soort vliegende brigade is opgestart die invliegt bij aanbestedingen in gemeenten. Het ministerie van VWS heeft hier € 500.000 voor over. Is er inmiddels nog nieuws te melden over een soort modelbestek, te ontwikkelen door de VNG? Voelen de gemeenten hiervoor? 250 bladzijden doorworstelen is niet echt handzaam. Een samenvatting in de vorm van een stroomdiagram zou een welkome aanvulling zijn. Het modelbestek zou er ook voor kunnen zorgen dat de wildgroei aan bureautjes die zich bezighouden met contractvervoeraanbestedingen, wordt ingeperkt. Overigens heb ik gehoord dat ze – ook niet dom – hun werkveld verlegd hebben naar controle op de naleving van contracten. Ik geef toe dat controle werd nagelaten, maar als die nu ook wordt uitbesteed, dan gaat er weer minder geld naar de core business, namelijk het vervoeren van mensen. Ondertussen veranderen wij ook niets aan de omvang van de aan te besteden percelen. Hoe groter, hoe minder onderaannemers, hoe minder er verdiend kan worden, hoe minder maatwerk. Is de minister van plan om hier nog iets aan te doen?

Mevrouw **Smits** (SP): Even ter verduidelijking. U vindt die handboeken wel mooi, al is het maar papier en zijn ze zo weinig bindend. Deelt u de mening van de SP dat daar wettelijke minimumeisen aan verbonden zouden moeten worden? Zouden wij daar dan ook het initiatief toe kunnen nemen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Vorig jaar heb ik dat uitdrukkelijk aangekaart. Toen heb ik een afweging gemaakt en aangekondigd dat ik daar zelf met initiatiefwetsvoorstellen voor zou komen als het nodig was. Maar het gaat om vijf ministeries en zeven wetsvoorstellen waar dan nog drie verschillende dingen in worden geregeld, terwijl het op dit moment allemaal anders is geregeld. Het idee was dat wij dit na één jaar zouden kunnen evalueren. Toen dacht ik: ik haal het nooit om in één jaar drie van die zeer ingewikkelde initiatiefwetsvoorstellen te maken. Maar het staat nog steeds met kapitale letters in mijn lijstje voornemens, die ik hopelijk mag gaan uitvoeren in de komende periode. Ik ben het dus helemaal eens met wat de SP wil. Alleen zouden wij de evaluatie afwachten. Die wacht ik nu gelaten af, maar ik verwacht niet dat daar voldoende uitkomt, waardoor wij tevreden kunnen zijn.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik vind het verdrietig voor de minister, maar ik deel wat u zegt. Zou het dan niet goed zijn om de minister met een opdracht op pad te sturen? Nu moeten wij maar afwachten of het goed komt. Wij zullen zien of het wat wordt met die evaluatie, maar ondertussen gaat het om heel zwakke groepen, die wij een beetje aan hun lot overlaten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben heel duidelijk geweest over wat wij willen. Ik heb er ook weinig vertrouwen in dat wij over een jaar kunnen concluderen dat het niet nodig is. Dan moet er actie komen en kunnen wij de minister via een motie oproepen om dat te regelen. Indexatie en tariefsverhoging. Er zal een keer geïndexeerd moeten worden. Het maximumtarief van € 7,50 is inmiddels een minimumtarief geworden. Dat is trouwens weer een teken van het debacle van de marktwerking in de taxisector. Ik begrijp dat het ministerie de ov-index voorstelt. Wij neigen meer naar de hantering van de NEA-index, want daar zit de cao in. Voor de komende vijf jaar is er een prima cao afgesproken. Die moet in ieder geval in de indexering worden meegenomen. Maar zoiets moeten wij wel laten gebeuren als wij de overcapaciteit zijn tegengaan en de kwaliteit van het taxivervoer is toegenomen. De benodigde inbouwtermijn van de boordcomputer met printer zou minimaal zes maanden moeten zijn. Waarom blijft het ministerie vasthouden aan een niet haalbaar geachte periode van drie maanden? Hoeveel tegemoetkoming voor het omschakelen naar de boordcomputer is er inmiddels afgesproken? Ik neem immers aan dat de onderhandelingen daarover inmiddels afgerond zijn. Wellicht ten overvloede wil ik nog een keer gezegd hebben dat wij het eens zijn met het weer opnemen van de factor tijd in de ritprijs. Dat de klant straks een geprinte bon kan krijgen, vergroot de transparantie van het taxivervoer, wat winst is voor de reiziger. Ik zei met nadruk «kan krijgen», want daar schijnt onduidelijkheid over te bestaan. Ik kijk er zo tegenaan: als je bij de Albert Heijn bent, hoeft je de bon ook niet aan te nemen. Hij wordt wel uitgeprint, maar je hoeft hem niet per se aan te nemen. Graag krijg ik duidelijkheid daarover van de minister.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wil even terug naar de kwestie van de cao en de indexering. Goede chauffeurs in de taxibranche moeten een goed salaris hebben, dus wij juichen de totstandkoming van die cao toe, maar u spant het paard achter de wagen als u zegt: wij willen de taxikwaliteit verbeteren, wij willen inzetten op goede bedrijven met goede chauffeurs, maar u moet nog even wachten met de indexering. Dat lijkt mij de verkeerde volgorde.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zei niet iets heel anders dan wat u in uw bijdrage zei. U had het ook over de koppeling met de nieuwe samenstelling van de tarieven, waarin de factor tijd weer wordt meegenomen. Daar komen wij dus op een of andere manier wel uit. Het is heel belangrijk

dat een taxichauffeur een boterham kan verdienen. Er is weinig geïndexeerd. Dat kan een reden zijn waarom je er weinig mee kunt verdienen, maar er is ook een ongelooflijk groot aanbod. Dat maakt de spoeling dun. Daar zul je tegelijkertijd wat aan moeten doen. Daarom maak ik die combinatie.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw Roefs heeft niet helemaal goed geluisterd. Ik heb het volgende gezegd. Nu indexeren, omdat ik het van belang vind dat goede bedrijven, die er gelukkig zijn in Nederland, de kans krijgen op een goede bedrijfsvoering met goede chauffeurs. Daarnaast gaan wij aan het werk met dat tweestapstarief, dat straks in de meter komt. Maar wij gaan nu wel indexeren, want als wij dat niet doen, leidt dat niet tot een goede sanering van de taximarkt. Je moet enerzijds het tuig aanpakken – laat ik dat woord maar even gebruiken – en anderzijds de goede bedrijven en goede chauffeurs stimuleren. Daarom zeg ik: nu indexeren en tegelijkertijd via de groepsvorming werken aan sanering en het kaf van het koren scheiden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Laat ik er maar heel eerlijk over zijn. Ik hik er een beetje tegenaan omdat dit zou betekenen dat het maximumtarief van € 7,50 weer omhoog gaat. Misschien kan dat weer anders worden geregeld in de manier waarop u dat voorstelt, maar daar ben ik dus een beetje huiverig voor. Ik vind dit een verkeerd signaal aan de klant. Wij zijn de taxisector nu juist aan het verbeteren en dit zou in feite weer een prijsstijging betekenen.

De **voorzitter**: Ik wil de interrupties beperken tot twee keer, maar ik begrijp dat u een kleine vraag stelt aan de heer Mastwijk. Ik geef hem dus de gelegenheid om die te beantwoorden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Een taxiklant die wordt geholpen door een gentleman, heeft er helemaal geen problemen mee om € 7,80 in plaats van € 7,50 te betalen. Maar als wij en de minister ons werk goed doen, hebben wij in no time een wetswijziging voorliggen waarbij het tijdtarief in de meter kan komen. Vervolgens kunnen wij bekijken wat het instaptarief moet zijn. Dat is dan een geïndexeerd tarief. Dus als de minister zijn werk goed doet, waar ik niet aan twijfel, dan kunnen wij twee vliegen in één klap slaan.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij zijn het met elkaar eens.

Ik wil heel graag weten wanneer het wetsvoorstel naar de Kamer komt, want ik zou dat heel graag voor de zomer willen behandelen.

De heer De Mos had het er ook over: waarom duurt het nog tot 2011 voordat de informatie-uitwisseling tussen justitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat effectief wordt? Waarom kan dat niet nu?

Wij kregen het volgende bericht uit Amsterdam. De taxibusjes in de straat beginnen een groot probleem te worden. Ze hebben een hoger start- en kilometertarief omdat er vijf of meer mensen in kunnen, maar chauffeurs rekenen die bedragen ook voor één of twee personen. Op die manier kunnen ze dus meer verdienen. Steeds meer chauffeurs komen daarachter, waardoor ze nog meer goede chauffeurs van de standplaatsen verdringen. Een en ander is misschien wel volgens de letter van de wet, maar zeker niet volgens de geest van de wet. Kan de minister Amsterdam, for the time being, tot de wetswijziging er is, adviseren hoe de stad hier het beste mee om kan gaan? Ik heb gehoord dat er zeer deskundige juristen op het ministerie werkzaam zijn, die hier wellicht goede ideeën over hebben.

De rij- en rusttijden voor taxichauffeurs moeten worden herzien.

Nederland is het enige land dat het regime gebruikt van de internationale bus- en vrachtautomarkt. Op dit moment spreken werkgevers en

werknemers over een nieuwe regeling met als uitgangspunten: verkeersveiligheid, simpele regels en redelijke werktijden. Hopelijk komen ze er snel uit en kan het ministerie het voorstel overnemen.

Waarom vallen trouw- en rouwstoeten niet onder taxivervoer? Een vervoerder mag niet meer dan 10% van zijn ritten aan dit vervoer besteden, anders moet de bpm terugbetaald worden. Graag krijg ik een reactie hierop van de minister.

De heer Mastwijk had het er ook over: de chauffeurs van de ministers. Na een wetje van minister Donner mogen zij nu één week op en één week af. Voor een taxibedrijf dat een auto met chauffeur aan het ministerie zou leveren, kortom het vipvervoer, zou dat niet zijn toegestaan. Maar als de chauffeur een uitzendkracht is, kan het weer wel. Het gevolg is: ondoorzichtige constructies. Kan dat niet anders?

Mevrouw **Smits** (SP): Voorzitter. Bij de straattaxi gaat de komende tijd een hoop veranderen. Dat is goed nieuws. De SP heeft daar heel lang voor gepleit. Wij zijn blij dat er nu maatregelen komen waarmee gemeenten meer ruimte krijgen om maatwerk te leveren en afspraken te maken. Wij hebben het dan vooral over het gegeven dat taxi's zich verplicht moeten aansluiten bij een centrale. Dat maakt de taxi minder anoniem. Daardoor wordt het voor klanten gemakkelijker om te klagen. Dat maakt het voor ons gemakkelijker om te kijken waar het verkeerd gaat en welke taxichauffeurs of -bedrijven niet goed functioneren. Dat is fijn.

Maar er is nog wel een probleem met die klachten. Mijn collega Roemer heeft gepleit voor een beter klachtenmeldpunt. Het klachtenmeldpunt is een soort tandeloze tijger. Er kan alleen maar een klacht worden doorgegeven aan de ondernemer en dat is het dan wel zo'n beetje. Dat is een verspilling van tijd en geld. Wij zouden graag zien dat het meldpunt de klachten kan doorgeven aan de inspectie, zodat die echt wat kan doen. Ik kan mij niet voorstellen dat de minister dit ook niet wil. Hoe gaat hij dat dus regelen? Ik wil hem ook vragen daar niet te lang mee te wachten, want het is de kern van het probleem en het geeft ons meer mogelijkheden om het kaf van het koren te scheiden.

Een andere manier om het kaf van het koren te scheiden is via de verklaring omtrent het gedrag. Wij zijn blij met de brief van het kabinet, maar die gaat, wat de SP betreft, niet ver genoeg. Dat zal de minister niet verbazen. Wij zien graag dat gegevens van justitie direct worden gekoppeld aan de verklaring omtrent het gedrag. Zo kan de vog direct worden ingetrokken als er sprake is van een ernstige overtreding en gaat dat niet via allerlei periodieken. Het is sneller en efficiënter om het op deze manier te doen. Ik roep de minister op om flink wat druk uit te oefenen zodat zijn collega van Justitie, die daar nu mee aan de slag gaat, dit snel doet. Dat is immers van het grootste belang.

De tarieven van de straattaxi's. Vooral in de grote steden zijn er bijna geen taxi's meer die nog onder het maximumtarief rijden. Wij zijn nu dan ook bij de discussie aanbeland of dat maximumtarief moet worden verhoogd. De SP is daar niet blij mee, want de reden die daarbij wordt gebruikt, klopt, maar dat heeft niet zo veel met het tarief te maken. Er zijn gewoon veel te veel taxi's in de grote steden. Daarnaast is de taxi al duur genoeg. Een verhoging zal echt niet leiden tot meer klanten. Dus wat ons betreft: niet doen!

Voor de SP staat vast dat het aantal taxi's moet verminderen, vooral in de grote steden. Daarbij is het sleutelbegrip dus «actief capaciteitsbeleid». Ik vind het een verschrikkelijke woord, maar dat schijnt in deze contreien zomaar gebruikt te mogen worden. Er is hier wat onduidelijkheid over, vooral omdat wij er nooit helemaal goed zijn uitgekomen met de voorganger van de minister. Kan er door de verplichte aansluiting bij een centrale nu echt actief capaciteitsbeleid worden gevoerd? Kan een gemeente een duidelijk maximaal aantal taxi's voorschrijven en

handhaven? Dat is een duidelijke vraag. Daar wil ik graag ook een duidelijk antwoord op.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik stel aan u dezelfde vraag als aan mevrouw Roefs, want ook u draait de volgorde om. Wij zijn ook voor een goede cao. Een taxichauffeur wordt niet riant betaald. Dat weten wij allemaal. Er moet een goede cao zijn. Maar u zegt: zolang er nog te veel taxi's zijn, moeten de goede bedrijven die goede chauffeurs hebben, daar maar onder lijden. U draait de volgorde om. Dat is niet in het belang van de taxibranche. Dat is niet in het belang van de chauffeurs. Dat is niet in het belang van een goede cao.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik zou het ook willen omdraaien. Uw neiging om niet te willen meewerken aan een vast capaciteitsbeleid is pas slecht voor deze chauffeurs. Die lijden er nu onder dat er zo veel taxi's zijn. Zij staan het grootste gedeelte van de tijd te wachten aan de kant omdat er nu eenmaal te veel mensen zijn om te weinig werk op te pikken. Een tariefsverhoging gaat die situatie echt niet verbeteren.

De heer **Mastwijk** (CDA): U ziet het echt verkeerd. Los van de vraag hoe je dat zou moeten doen – ik zie de rechtszaken al verschijnen – leidt capaciteitsbeleid niet per definitie tot betere bedrijven en betere chauffeurs. Het moet namelijk over de ruggen van de chauffeurs. Daar kan de SP toch onmogelijk voor zijn?

Mevrouw **Smits** (SP): Dat hebt u dan wél goed begrepen! Wij zijn er niet voor dat er iets over de ruggen van de chauffeurs gebeurt. Maar van hogere tarieven krijgen mensen alleen maar een grotere drang om er nog een taxi bij te gaan rijden. Het aantal taxi's is hoog genoeg. Dat moet eerst omlaag. Dan kunnen wij de dingen beter regelen voor de chauffeurs. Zeker niet minder belangrijk is het onderwerp contractvervoer. Het mag duidelijk zijn dat de SP-fractie liever minimumkwaliteitseisen had gezien in plaats van al die boeken. Helaas, je wint niet alles. Hoe gaat de minister een en ander controleren, meten en optreden als deze suggestieboeken niet worden nageleefd? Dat zijn de boeken namelijk: een enorme waslijst van leuke suggesties. Daar kunnen wij ons voor een heel groot deel ook in vinden. Maar welke rol spelen die dingen nou? Wat gaat de minister doen om ervoor te zorgen dat de kwaliteit omhoog gaat? Het gaat om kwetsbare groepen. Die moeten wij heel goed beschermen. Dat kunnen wij niet doen met boeken die op een plank eindigen en daar vervolgens blijven liggen totdat ze geel zijn en als oud papier verdwijnen, zoals de heer Mastwijk zo mooi schetste. Wij willen heel graag dat er iets aan de kwaliteit gebeurt. Zo'n eis mag je gemakkelijk stellen in een beschaafde samenleving. Dat moet de CDA-fractie toch met mij eens zijn?

De SP-fractie heeft eerder aandacht gevraagd voor de boetes die worden uitgedeeld als rittenboekjes niet kloppen. Wij krijgen veel klachten over willekeur. In vergelijkbare situaties worden heel verschillende sancties opgelegd. Hoe zit het precies met de regels en boetes die worden voorgeschreven? Zit daar een duidelijke lijn in?

De minister maakt een verschil tussen het chic vipvervoer en het gewone ordinaire taxivervoer. De chauffeur van de minister is belangrijker dan een gewone chauffeur, want die hoeft zich aan minder strenge regels te houden. Of niet? Is hij minder belangrijk omdat wij wat minder goed op hem letten? Ik wil graag de toezegging van de minister dat hij een en ander teruggedraait en dat iedere chauffeur dezelfde behandeling krijgt. Wij hebben niet voor niets afspraken gemaakt. Het is een beetje raar dat, omdat de minister nu eenmaal wat belangrijker is, de chauffeur daar maar in mee moet.



De heer **Aptroot** (VVD): Ik heb een vraag naar aanleiding van dit absolute gelijkheidsdenken van de SP. Van privéchauffeurs – het geldt niet alleen voor chauffeurs van ministers, maar ook voor privéchauffeurs bij een bedrijf of organisatie; in het hele maatschappelijke middenveld barst het er helaas van – hoor ik vaak dat zij het geweldig vinden om een week dat werk te doen zonder continu op een klokje te moeten kijken, want dat hoort bij hun werk, en dan een week vrij te hebben. Maakt de SP die keuze van werknemers in Nederland onmogelijk door te zeggen: nee, niks vrije keuze, dat werk vind je leuk maar dat mag je van ons niet meer doen, want zo veel uur gereden betekent inpakken en wegwezen, naar huis toe, jij mag niet meer? Hiermee is er geen enkele keuzevrijheid meer voor werknemers in deze branche. Dat is toch verschrikkelijk, lijkt mij.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik begrijp dat de VVD het keuzevrijheidsbeginsel hoog in het vaandel heeft, zoals wij het gelijkheidsdenken graag uitdragen, maar dit is natuurlijk een beetje een rare voorstelling van zaken. Wij maken afspraken over arbeidsvoorwaarden en bescherming van mensen die in bepaalde sectoren werken. Daar hebben wij het nu over bij privéchauffeurs. Natuurlijk mogen deze mensen werken zo vaak zij willen, maar wel binnen de afspraken die wij hebben gemaakt over wat verantwoord is, ook voor de passagier. En dat kwart van het maatschappelijke middenveld dat zich laat rondrijden door een privéchauffeur, bestaat uit mensen van uw partij. U zou toch uw partijgenoten niet in gevaarlijke verkeerssituaties willen brengen?

De heer **Aptroot** (VVD): Wij zijn niet zo van het maatschappelijke middenveld, maar dat weet de SP ook. Een boel chauffeurs mogen hun huidige manier van werken straks niet meer voortzetten. Een week werken en dan een week lekker op de camping staan, mag van de SP allemaal niet meer. Dat weten ze dan.

De **voorzitter**: Dan is nu het woord aan de heer Aptroot namens de VVD-fractie.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Voor ons is het belangrijkste dat de nieuwe taxiwet er snel komt. De voorgenomen wijzigingen, de groepsvorming, de inzet dan de Wet Bibob en dergelijke vinden wij heel goed. Dus net als mevrouw Roefs vraag ik: wanneer wordt het wetsvoorstel bij ons ingediend?

De handboeken zijn goed bedoeld, maar bij elk onderwerp staat: wilt u even denken, vervolgens doen en dan evalueren? Het zijn dikke pillen en de heer Mastwijk heeft gelijk: die komen in de kast te staan en worden nauwelijks gebruikt. Als je de belangrijkste zaken niet op twee, drie A4'tjes kunt zetten, dan klopt er ergens iets niet. Laten wij het maar een jaar doen en evalueren, maar de VVD-fractie ziet er weinig in.

Het dubbeltariefsysteem. Ja, doen! Het is onredelijk dat iemand de tijd die hij in de file staat, niet vooruit kan komen en geen kilometers maakt, of het nu in de stad of op de grote weg is, uit zijn eigen portemonnee moet betalen. Wij willen dus zo snel mogelijk het dubbeltariefsysteem. Daar zeg ik bij dat ik een beetje ben geschrokken toen ik las dat de maximumtarieven sinds 2004 niet zijn geïndexeerd. Dat vind ik onredelijk voor chauffeurs en ondernemers. Het is heel normaal dat je de inflatie niet elk jaar een paar procent van een maximumtarief laat afhalen als je als overheid een redelijk tarief vaststelt. Wat de VVD-fractie betreft, gaan wij dus direct indexeren, met terugwerkende kracht. Dat is niet meer dan fatsoenlijk. Je kunt best een keer in de vijf jaar bekijken of het bedrag dat dan wordt gehanteerd, nog klopt. Welk indexeringssysteem wordt daarbij gebruikt? Is dat de genoemde speciale index voor de taxi? Of houden wij het heel simpel als dat lastig is en nemen wij het prijsindexcijfer van de gezinsconsumptie, waarbij wij één keer in de vijf of zeven jaar bekijken of

het nog in de pas loopt met wat er specifiek in de branche is gebeurd? Het moet simpel, maar je hoort gewoon jaarlijks te indexeren, nu met terugwerkende kracht, anders ben je ondernemers en chauffeurs elk jaar meer geld uit de zakken aan het kloppen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben heel benieuwd hoe u taxitarieven met terugwerkende kracht gaat indexeren. Dat lijkt mij lastig in de praktijk.

De heer **Aptroot** (VVD): Nee, met indexeren met terugwerkende kracht bedoel ik dat je terug moet gaan tot het moment waarop het maximum is vastgesteld en niet meer is verhoogd. Je zou dus niet één jaar terug moeten maar in feite tot 2004. Het zou verstandig zijn om even met de branche te overleggen over de vraag wat die ervan vindt, want het wordt dan in één keer wel een grote stap. In het stuk stond 17,9%. Je moet als overheid niet gauw in tarieven ingrijpen, maar in deze branche wel. Daar zijn wij het over eens. Dan hoor je ook elk jaar te indexeren. Dat is niet meer dan fatsoenlijk.

Rij- en rusttijden. Wij vinden de uitzondering voor privéchauffeurs prima. Die oplossing is goed geregeld. De ondernemers stellen voor om dat te doen voor alle vip- of privéchauffeurs, dus ook voor taxibedrijven die mensen voor dit werk beschikbaar stellen. Daarvoor zou hetzelfde mogen gelden. Wij zijn er overigens voor om de specifieke rij- en rusttijdenregeling sterk te vereenvoudigen. Wij zouden zelfs met elkaar eens willen praten over de vraag of wij die niet helemaal zouden moeten afschaffen. Iemand in een touringcar rijdt bijvoorbeeld naar Spanje. Daar moet je aparte regelingen voor hebben en daar zijn ook Europese regelingen voor. Die schrijven voor dat iemand niet acht of twaalf uur achter het stuur gaat zitten. Maar een taxichauffeur heeft vaak een standplaats, waar hij moet wachten. Het ene ritje volgt het andere op. Je zou moeten overwegen of de normale arbeidstijdenwetgeving, die voor alle andere bedrijfstakken geldt, ook niet voor chauffeurs moet gelden. Dan moet je als chauffeur na zo veel uur een keer pauzeren. Waarom moet je het in dit geval strakker regelen? In de praktijk zal het nauwelijks problemen opleveren. Zou de minister dat willen inventariseren?

Wij zijn heel blij dat de Sdu het monopolie kwijtraakt van de werkmap. Hebben zich andere bedrijven aangemeld en komt er echt concurrentie? Wij hebben het gehad over indexering met terugwerkende kracht, maar eigenlijk zou de Sdu met terugwerkende kracht over de afgelopen jaren het misbruik van het monopolie moeten betalen. Zou de minister in samenwerking met zijn collega van Economische Zaken dit aantoonbare misbruik van monopolie door de Staatsdrukkerij en Uitgeverij willen laten uitzoeken en de geleden schade in de taxibranche willen laten berekenen? Willen zij ervoor zorgen dat dit geld op een of andere manier door de Sdu wordt betaald en dat dit de ondernemers en misschien indirect de taxichauffeurs ten goede komt? Dit is inbreuk op elk fatsoenlijk gedrag. Als bedrijven in andere takken dit zouden doen, zouden ze worden aangepakt. Dit is ook een bedrijf. Met terugwerkende kracht zou het te veel betaalde als een soort boete moeten worden opgelegd en geïnd. Ik had gevraagd of de ondernemersvergunning ook persoonsgebonden kon zijn. Toen kregen wij een brief waarin de staatssecretaris schreef dat die persoonsgebonden is, aangezien die gebonden is aan de ondernemer die in zijn eentje werkt, of aan de onderneming. Maar dat vinden wij nou net het probleem. Er zijn slechteriken die hoppen van de ene bv naar de ander. Als je de ondernemingsvergunning bij een bv wegneemt, dan is zo'n slechterik de volgende dag weer taxiondernemer via een andere bv. Sommigen hebben misschien alweer vijf bv's klaarliggen. In deze branche moet nu echt het kaf van het koren worden gescheiden. Het tuig moet van de taxi. Alle goede taxichauffeurs kunnen werken, maar er zit ook tuig tussen de ondernemers. Wij willen graag dat je een vergunning niet zomaar aan een bv geeft, maar dat je een vergunning duidelijk koppelt

aan of de ondernemer, als het één persoon is, of aan de leidinggevenden, zodat je haar ook van die personen kunt afnemen. Dan komen zij op de zwarte lijst en kunnen zij dus geen ondernemersvergunning meer krijgen. Het antwoord dat wij nog hebben gekregen van de staatssecretaris, zit dus volstrekt naast de bedoeling van mijn vraag. Je moet de personen die zich misdragen, ook directeuren of leidinggevenden van een besloten, commanditaire vennootschap of wat dan ook, nu echt aanpakken en uitsluiten van de taxibranche.

Het is goed dat mysteryguests worden ingezet. Wij vonden het heel schokkend om te lezen wat er bij een Utrechtse taxichauffeur was gebeurd. Hij reed elf keer door rood en had een verlopen rijbewijs. Dat is toch heel bijzonder voor taxichauffeurs. Het is dus nodig. De PVV had erop aangedrongen. Het gebeurt dus al. Wat ons betreft, moet het regelmatig gebeuren. Je kunt ze heel gericht inzetten waar je een vermoeden hebt dat het fout gaat. Wij zijn ook blij als in het nieuwe wetsvoorstel wordt geregeld dat gemeenten in dit kader de Wet Bibob kunnen toepassen.

Er zijn voorstellen om het mogelijk te maken dat bij zwaardere misdrijven en herhaald slecht gedrag chauffeurspassen worden ingenomen en dat ondernemers hun vergunning kunnen kwijt raken, maar dan ook persoonlijk. Die voorstellen vinden wij prima. Het voorstel om op een nieuwe manier met de nieuwe vog om te gaan, waarbij je tussentijds kunt verlangen dat iemand een nieuwe aanvraagt, vinden wij goed. Dat moeten wij zo snel mogelijk in laten gaan.

De inrichting van de taxiplaatsen. Ik ben erg gecharmeerd van het visgraatmodel, omdat de huidige opstelling in feite aan de consument uitstraalt: je moet de voorste nemen. Ze worden soms ook echt naar de voorste doorverwezen als ze het in hun hoofd halen om een keuze te maken. Wil de minister actief bevorderen dat het visgraatmodel er zo veel mogelijk komt? Dat kan ook door met gemeenten te overleggen. Als dat model er niet is, zou je de inrichting zo moeten proberen te maken dat de consument weet: hier staan vijf of vijftien taxi's en ik kan zelf uitkiezen welke ik wil. De consument moet de taxi en chauffeur kunnen uitkiezen waar hij vertrouwen in heeft. Gelet op wat er soms bij de taxiplaats staat, wachten sommige consumenten op enige afstand tot de eerste vier taxi's vertrokken zijn, omdat ze die niet vertrouwen aangezien de auto of de chauffeur er niet uitziet. Als de vijfde taxi dan eindelijk vooraan staat en ze die kunnen nemen, zijn ze blij, maar dan rennen daar meerdere mensen tegelijk op af. Wij willen de vrije keuze voor de consument mogelijk maken en daarom moeten de taxiplaatsen daar beter op worden ingericht.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Het taxidossier is een veelbesproken dossier. De Kamercommissie heeft daar veel debatten over gevoerd met oud-staatssecretaris Huizinga-Heringa. Ik dank de Kamer voor haar bijdrage in eerste termijn. Zij zal merken dat ik de aanpak die de oud-staatssecretaris altijd heeft voorgestaan, onverminderd zal proberen voort te zetten samen met de Kamer. Ik heb mij in de korte tijd tussen «Afghanistan» en nu, in dit dossier proberen in te lezen. Ik zal mijn best doen om de vragen naar behoren te beantwoorden.

De heer **Aptroot** (VVD): Wij hebben toch een soort taxi-Taliban in Nederland!

Minister **Eurlings**: Daar willen wij dus vanaf, want wij willen een kwaliteitsverbetering van het taxivervoer. Daar gaat het ons allemaal om. Ik heb de woordvoerders gehoord: iedereen heeft het belang van de kwaliteit benadrukt. Er moet bij de straattaxi een kwaliteitsslag worden gemaakt die leidt tot betaalbaar maar vooral betrouwbaar vervoer. Zoals altijd gaat het natuurlijk om de rotte appels die het voor de grote meerderheid verpesten, maar onderzoek na onderzoek heeft laten zien dat

er te veel rotte appels zijn in ons land. De afstemming van de aanpak van het Rijk, gemeenten en branche is hiervoor kei- en keihard nodig. Wij zullen samen moeten bekijken hoe wij die kwaliteitsslag verantwoord kunnen maken. Ik ben blij dat ik, in de korte tijd dat ik het dossier onder mijn hoede heb, uit gesprekken met direct betrokkenen maar ook met mijn staf, die er lang mee bezig is geweest, heb gemerkt dat partijen intensief samenwerken.

Het contractvervoerdeel moet veilig, punctueel, betrouwbaar en deskundig gebeuren. Voor grote gedeeltes van het contractvervoer zijn VWS en OCW de eerst aangesproken departementen. Wij trekken met die departementen samen op om ook daar de kwaliteitsverbetering door te kunnen voeren.

De straattaxi. Begin december zijn de voorstellen voor de wijziging van wet- en regelgeving naar de Raad van State gestuurd. Vooral nieuw is dat gemeenten aanvullende bevoegdheden krijgen om de kwaliteit van het lokale straattaxivervoer te verbeteren. Ik kom zo terug op de «onder in de la»-opmerkingen van de heren Mastwijk en Aptroot. Dat gaat over de vraag hoe sommige dingen kunnen gaan functioneren. Maar ik benadruk het verschil met vroeger: gemeenten krijgen veel meer bevoegdheid voor maatwerk. Het advies van de Raad van State over deze voorstellen heb ik deze maand ontvangen. Intussen zitten Rijk, gemeenten en taxibranche niet stil. Anticiperend op de nieuwe taxiregelgeving wordt al flink samengewerkt aan een gemeentelijke modelverordening. Dat is een soort voorbeeld van hoe je een en ander zou kunnen doen. Vervolgens kan iedere gemeente daar zijn deviaties in aanbrenge. Er zijn ook lokale initiatieven om de kwaliteit van het straattaxivervoer verder te verbeteren. Rotterdam vind ik interessant om te noemen. Gemeente en taxibranche hebben daar eind februari een aanvullend taxikeurmerk gelanceerd. In december vorig jaar hebben de partijen in Den Haag een taxiconvenant afgesloten. In het kader van het zogenaamde G4-convenant, dat is verlengd tot en met 2010, draagt mijn ministerie daar in totaal 4,5 mln. aan bij.

Wij werken met de taxibranche en de consumentenorganisaties ook aan de invoering van het door velen benoemde dubbeltariefsysteem. Het streven is om het nieuwe tariefsysteem op 1 januari 2011 in te voeren, maar daarbij is de voorwaarde dat de branche de printers aanschaf zodat je na iedere rit een geprinte bon uitgereikt krijgt. Aangezien de rouwwagens hier niet onder vallen, zoals werd gesteld, ben ik ervan overtuigd dat die bon vervolgens aangenomen kan worden door de klant. Over de verklaring omtrent het gedrag heeft de minister van Justitie de Kamer een brief gestuurd. Met de voorgestelde oplossing voor de taxibranche wordt gerichte en structurele informatie-uitwisseling tussen justitie en mijn inspectie mogelijk. Die wordt dus sterk verbeterd bij strafbare feiten. Ik kom zo terug op de detailvragen over de inspectie, bemensing bij de inspectie en de snelheid waarmee de uitwisseling kan worden verbeterd.

Ik wil een algemene opmerking maken over het contractvervoer. Met contractvervoer is veel gedaan sinds het vorige overleg, dat de staatssecretaris begin 2009 met de Kamer had. In opdracht van haar en mijn collega's van VWS en OCW zijn in oktober 2009 vier Handboeken Professioneel aanbesteden contractvervoer gepresenteerd, waarmee het aanbesteden, beter contracten afsluiten en beter contracten monitoren op een hoger plan kan worden getild. Wij gaan ervan uit dat vervoerders en reizigers hiervan kunnen profiteren. Er gebeurt echter meer. Terecht stelt de Kamer dat die handboeken ook echt gebruikt moeten gaan worden. Daarom heb ik samen met mijn collega's van VWS en OCW een intensief communicatietraject opgezet. Het doel is om die kwaliteitsimpuls te bereiken. Het Kennisplatform Verkeer en Vervoer (KpVV) ) spant zich erg in om van tevoren aan te geven hoe die handboeken kunnen worden gebruikt. Wij gaan ook evalueren of dat tot gebruik en verbetering leidt.

Communicatie moet zich ook richten op de reizigers. Daarom is met de collega's van VWS en OCW 0,5 mln. beschikbaar gesteld voor communicatie naar de eindgebruikers toe. De CG-Raad (Chronisch zieken en Gehandicaptenraad) had hier samen met andere cliëntenorganisaties terecht aandacht voor gevraagd. Zij zullen dan ook met die 0,5 mln. in de hand deze communicatieslag gaan maken. Wij leggen de verantwoordelijkheid dus waar zij thuishoort.

Meten is weten, want wij willen in de gaten houden of wij ons doel bereiken. Dat hoor ik van alle woordvoerders. De vraag is of al deze inspanningen, al die pakken papier zoals ik sommigen hoor zeggen, leiden tot de gewenste kwaliteitsverbetering. Daarom is er een nulmeting uitgevoerd van de kwaliteit van het contractvervoer zoals die door de reizigers zelf wordt beleefd. Dat vind ik goed. Daar zie ik de analogie met de NS. Wij willen steeds meer overgaan naar werken met indicatoren, die uitgaan van de beleving van de reiziger zelf. Dat vind ik van belang, want daar gaat het uiteindelijk om. Wij kunnen allemaal theoretische dingen verzinnen, maar het gaat erom hoe een en ander op de klant overkomt. Uit onderzoek blijkt dat de reizigers gemiddeld redelijk positief zijn. Zij geven als rapportcijfer een dikke zeven. Op zich lijkt dat mooi, maar wij moeten kijken naar zaken die niet goed gaan. Het is mij een lief ding waard als wij een verdere stijging zien wanneer wij over een tijd de eerste nieuwe informatie over de beleving krijgen. Zo doen wij het ook bij de NS. The only way is up. Daar is deze hele operatie voor bedoeld.

Ik kom op de vragen over het contractvervoer. De heer Mastwijk ging terug naar zijn wat verdere verleden, naar zijn mooie werk in een gemeente. De la's, waar hij het over had, vormen niet alleen op gemeentelijk niveau een risico. Die handboeken mogen daar niet in belanden. Hoe willen wij daarmee omgaan? Die handboeken zijn er nu een halfjaar. Over de intensieve communicatie heb ik gesproken. Die wordt nu vormgegeven zodat een eerste push wordt gegeven om duidelijk te maken hoe ze gemakkelijk kunnen worden gebruikt. Ons eerste beeld is dat diverse opdrachtgevers al tot gebruik zijn overgegaan. Zoals ik al zei is het resultaat van de nulmeting 7,2. Dat is redelijk goed. Ongeveer 90% van de klanten voelt zich veilig, maar het kan en moet beter. Daarom zitten wij hier bij elkaar. Daarom wordt met alle partijen samengewerkt.

Voor deze zomer al – zo wil ik de vraag beantwoorden – zal het eerste onderzoek er zijn naar het gebruik van de handboeken. Dit onderzoek willen wij periodiek gaan herhalen. Voor eind 2010 willen wij een meting hebben van het echt beleefde effect op de kwaliteit van het contractvervoer. Dat betekent dat wij een jaar na de invoering van de handboeken deze eerste diepe evaluatie houden van de beleving van de klanten. Zo willen we de druk op de ketel houden, zodat de volgende Kamer, waarschijnlijk toch met redelijk veel dezelfde woordvoerders, de vinger heel scherp aan de pols kan houden: leidt het tot iets of moeten we het verder bijstellen? We hebben geen papierwinkel gecreëerd om het alleen een papierwinkel te laten zijn. Het moet nu ook echt tot resultaat leiden. Binnen een jaar na inwerkingtreding komt dus die volle evaluatie. Uiterlijk begin 2011 kan dan de nieuwe Kamer haar conclusie trekken: gaat het de goede kant op of moeten we extra accenten gaan zetten?

De heer Mastwijk vroeg of de nulmeting niet erg positief is, want er gaat weliswaar veel goed, maar er zijn ook schrijnende gevallen. Ik ben het zeer met de heer Mastwijk eens, want er zijn inderdaad schrijnende gevallen. Als het misgaat is dat in het algemeen al niet goed, maar de heer Mastwijk noemde het voorbeeld van iemand die voor een bestraling naar een ziekenhuis moet. Mij hebben voorbeelden bereikt van nierdialysepatiënten die hun dialyse niet mogen missen. Dat zijn vrij dramatische voorbeelden. In de communicatie zal extra aandacht zijn voor punten die reizigers niet goed vinden. Wij zullen deze kwalitatieve items meenemen. Ook bij de evaluatie is dit straks van heel groot belang, want ook al zijn deze dramatische voorbeelden misschien in aantal relatief beperkt, in hun

negatieve uitwerking voor de mensen zelf en voor de uitstraling van de hele branche zijn ze dramatisch. Het zal de Kamer niet anders vergaan dan mij als ik met mensen spreek. Ik ben een paar keer met dit soort gevallen in aanraking gekomen. Mensen die heel slecht ter been waren, stonden te wachten in de regen terwijl er niemand kwam opdagen. Men kon geen kant op. Dat spreekt zich heel erg rond en het creëert een slecht imago. We moeten hier dus zeker scherp op zijn. Men moet vaker op tijd zijn, het klachtensysteem moet verbeteren en de veiligheid is een belangrijk issue. Het zijn allemaal zaken die ook in het handboek aan de orde komen. De heer Mastwijk heeft dus gelijk en we zullen erop letten dat bij de evaluatie ook dit soort punten nadrukkelijk worden gezien.

Ik kom bij de winterbanden. Het is een exotisch onderwerp op deze prachtige lentedag, maar het is weer winter voordat we er erg in hebben. Ik zit met een probleem. Ik vind inderdaad de winterbanden niet zonder belang. We hebben deze discussie eerder gevoerd bij het decentraal aanbestede busvervoer. Ik zit hier met een formeel antwoord en met een inhoudelijk antwoord. Het formele antwoord is dat ik heel veel kan vertellen over de eigen verantwoordelijkheid van de vervoerder en de chauffeur. Dat heb ik ook eerder formeel moeten zeggen. Ook bij het busvervoer ligt de verantwoordelijkheid bij de decentrale concessieverlener. Ik wil me daar echter niet geheel achter verschuilen. Ik heb eerder toegezegd dat wij richting de komende winter met de brancheorganisaties een grote campagne gaan opstarten over het grote belang van winterbanden. Ons bin zunig; wij denken door de beurs; we besparen soms net op dit soort dingen en dat is gewoon hartstikke dom. Die campagne willen wij opstarten. Ik kan toezeggen dat we een extra inspanning zullen doen richting ook deze branche, om de branche te overtuigen van het grote belang hiervan. Het gaat om veiligheid en veiligheid staat voorop. Als je het echter in de meer banale winst- en verliesrekening kwantificeert, zie je ook dat taxi's die niet op winterbanden rijden bovengemiddeld vaak van de weg afglijden en dus schade oplopen. Ik zeg de Kamer graag toe dat ik richting deze branche, net zoals richting het openbaar vervoer, extra inspanning zal plegen. Ondanks het feit dat ik formeel niet de bevoegdheid heb, zal ik proberen om het gebruik krachtig te bevorderen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik wil daar nog even op doorgaan. In een van de brieven spreekt de minister over een algemene zorgplicht voor de kwaliteit van het vervoer. Wij regelen bijvoorbeeld de manier waarop rolstoelen moeten worden vastgezet met gordels. Naar mijn smaak zou onder de zorgplicht ook moeten vallen dat het in een land als Nederland, met veel sneeuw en regen – laten we die ook niet vergeten – bij de zorgplicht hoort dat busjes met kwetsbare mensen aan boord in de winter op winterbanden rijden. Ik zou dit toch willen opnemen in het handboek over aanbesteden. Natuurlijk kost het geld, maar ik rijd zelf op winterbanden als dat nodig is en mijn zomerbanden gaan aanzienlijk langer mee. Daar kun je dus verschillend over denken. Mijnheer Aptroot, u zit er wel om te lachen, maar het is niet alleen een kwestie van meer geld. En als het al iets meer kost, zou ik zeggen: als we veiliger vervoer hebben en een busje met schoolkinderen minder snel van een talud afglijdt, is mij dat wel wat waard.

Minister **Eurlings**: Ik zeg de heer Mastwijk gewoon toe dat ik dit in het handboek laat opnemen. Punt. Ik vind het een goede suggestie die het campagnepunt dat ik zojuist noemde, versterkt. Ik vind dit een prima lijn en ik zou geen goede reden weten om het niet te doen. Het is bij dezen toegezegd. De campagne komt dus dit najaar. Ik zal de Kamer daar tegen de zomer over berichten. Wij doen die campagne samen met de ANWB en andere brancheorganisaties.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik vraag me af of de minister mijn vraag nog gaat beantwoorden. De minister gaat heel erg breed de wereld in communiceren. Dat is natuurlijk hartstikke goed. Ik vermoed ook dat hij daarin heel goed is, maar ik wil toch graag antwoord op mijn vraag. Wat nu als dankzij al dat prachtige communiceren blijkt dat gemeenten het boek op de plank leggen? De minister zal dat voor de zomer kunnen zien, want hij gaat er heel snel mee aan de slag en dat is fantastisch, maar wat gaat de minister dan doen?

Minister **Eurlings**: Dat hangt er helemaal van af wat de evaluatie gaat uitwijzen. Ik kan dat nu niet zeggen. In de zomer gaan we een eerste scan doen, maar de echte grote evaluatie komt dit najaar. Daarbij wordt bekeken hoe de klant zelf het kwaliteitsproduct ziet. Omdat we een nulmeting hebben, moeten we zien dat de kwaliteit aan het eind van dit jaar op cruciale punten beter wordt beleefd dan aan het begin van dit jaar. Dan kun je zeggen dat het werkt. Als nu bijvoorbeeld blijkt dat een en ander op het vlak van veiligheid onvoldoende van de grond komt, moet je heel andere maatregelen nemen dan wanneer andere vlakken van serviceverlening onder de maat blijven. Je kunt heel direct bijsturen. Ik hoop dat het handboek op alle vlakken vooruitgang biedt, maar ik durf het niet met zekerheid te zeggen, want ik zie het risico dat mensen wel een mooi handboek hebben maar er te weinig mee doen. Daarom zitten we erbovenop. Dit is een vraag die je op het moment zelf kunt beantwoorden. Wij gaan dus niet alleen communiceren, maar we gaan ook heel scherp evalueren, vanuit de perceptie van de klant.

Mevrouw **Smits** (SP): Communiceren en evalueren is heel goed, maar de vraag blijft staan. Dit is een verstandige minister, die nadenkt over de toekomst! Hij kan toch niet gaan wachten totdat wij ineens in december denken: ach, het is eigenlijk niet goed gegaan, wat zullen we nu eens gaan doen? De minister heeft er toch al over nagedacht hoe hij gaat optreden als de gemeenten niets met het handboek doen en het gewoon in een la leggen? Ik wil er graag van uit kunnen gaan dat er iets gebeurt als blijkt dat deze boeken geen zin hebben. Tegen die tijd moeten we niet opnieuw gaan communiceren, evalueren en beargumenteren.

Minister **Eurlings**: Ik vraag van mevrouw Smits enig begrip voor het feit dat het sowieso al niet helemaal bij de huidige lentesfeer past om van tevoren uit te gaan van het slechte. Wij doen dit omdat we ervan uitgaan dat het kan werken. En het is al helemaal onmogelijk om te voorspellen wat fout zal gaan en wat goed. We moeten nu gaan bezien hoe het werkt. Als sommige onderdelen niet goed uit de verf komen, kun je bijsturen. Als in de hele breedte zou blijken dat dit niet werkt, kom je misschien voor heel andere maatregelen te staan. Dit is namelijk wel een ultieme poging van de branche en van de overheid in gezamenlijkheid om de gemeenten binnen de huidige regeling met een aantal aanpassingen meer mogelijkheden te geven om de kwaliteit echt te verbeteren. Daarom doen we het. Ik heb echt de hoop dat het lukt. Ik zie een gemotiveerde branche, die dit nu echt goed samen oppakt met de verschillende ministeries. Maar stel je nu voor dat het echt heel slecht gaat. Dan moet je misschien heel andere maatregelen overwegen. Het heeft echter mijn grote voorkeur dat het wel werkt. Dit is veel gemakkelijker en sneller te realiseren dan het wettelijk van bovenaf regelen en controleren van andere dingen, maar het moet wel werken. Als de kwaliteitsverbetering er niet komt, komen we eind dit jaar absoluut voor heel stevige vragen te staan. Het is moeilijk om er nu op vooruit te lopen, maar het is ons wel serieus. Wij willen gewoon dat het werkt. Dat wil ik hier vandaag nadrukkelijk uitspreken. Het spreekt voor zich dat wij de Kamer zo snel mogelijk zullen informeren over de evaluatie en over onze conclusies daaruit.

De andere lijn is een voorkeur voor het wettelijk regelen van klachten. Hoe ga je om met klachten? Kun je het allemaal wettelijk regelen, met kwaliteitseisen et cetera? De afspraak bij de taxivisie was – zo heb ik het dossier teruggelezen – dat de verbetering van de kwaliteit van het contractvervoer vooral via samenwerking zou worden bereikt. Dat is de keuze die indertijd met de Kamer is gemaakt. Daarom zijn er nu de handboeken over kwaliteitseisen, het betrekken van klanten bij aanbesteden, het monitoren van contracten en de afhandeling van klachten. Er is intensieve communicatie en partijen doen enthousiast mee, maar de resultaten moeten er dadelijk wel zijn. Ik maak me weinig illusies. Ik ben er positief over; ik denk dat het wel kan gaan werken. Als het echter echt niet zou werken, dan komt de vraag over de positie van de wet zonder enige twijfel terug op tafel. Ik hoop natuurlijk dat dit wel werkt, omdat dit een mooie aanpak van onderop is. Die is alleszins te prefereren boven teruggaan naar de discussie over wettelijke regels. Die regels moeten we bovendien in de praktijk nog kunnen afdwingen of controleren. Hoe staan we tegenover het modelbestek, ontwikkeld door de VNG? We werken aan het opstellen van een voorbeeldcontract voor alle vormen van contractvervoer. Dat wordt een soort standaardmal. Vervolgens kan iedereen daar weer aanpassingen op doen, maar in het kader van het handzaam maken van de regelingen willen we dit voorbeeld aanbieden. De VNG werkt eraan mee.

Ik kom bij de indexeringsdiscussie over de tarieven. Sommige woordvoerders hebben gezegd dat we jarenlang niet hebben geïndexeerd. Dat is juist. Het is van belang om nog even terug te halen waarom er indertijd niet is geïndexeerd. Dat had te maken met een perceptie van te lage kwaliteit. Is de kwaliteit niet op orde? Dan gaan we het vervoer ook niet duurder maken. Dat was de lijn. Ik denk dat we nu langzaam maar zeker in een kip-of-ei-discussie terecht komen. Als je dit namelijk te lang blijft doen, dreigt het risico dat je juist door het heel lang niet indexeren de kans op betere kwaliteit in de kiem smoort. Dan zien de rotte appels er nog wel winst in, maar kunnen de beter geoutilleerde, duurder bedrijven met beter personeel te weinig boterhammen verdienen. Hoe lang wacht je nu nog om toch tot indexering over te gaan? Ik denk zelf, en dat is in lijn met wat de staatssecretaris aan de Kamer heeft gemeld, dat dit jaar het moment zou kunnen zijn om tot indexering over te gaan, zeker nu wij met volle inzet samen met de branche de kwaliteitsslag inzetten. Ik zeg daarbij wel dat we de vinger aan de pols willen houden. We moeten kunnen zien dat de kwaliteitsverbetering gaat materialiseren. Dat is een gezonde voorwaarde om de indexering de komende jaren te laten dóórlopen. Nu de branche zich zo inzet en gaat voor de kwaliteitsverbetering, vind ik het goed om voor de indexering te kiezen. Ik ben dus bereid om de maximumtarieven met ingang van dit jaar jaarlijks te indexeren. Ik wil echter ook uitgesproken hebben – ik maak me weinig illusies – dat deze discussie direct weer op tafel komt als blijkt dat de kwaliteit niet vooruitgaat, maar achteruit holt. Dan wordt direct weer de vraag gesteld waarom wij doorgaan met indexeren. Ik wil graag uit de kip-of-ei-discussie komen. Met de indexering geven we nu ook extra ruimte voor kwaliteit in het taxivervoer. De samengestelde ov-index is hierbij het best te gebruiken.

De heer **Aptroot** (VVD): Als we dit jaar indexeren, gaat dat dan met terugwerkende kracht? En we kunnen wel naar de kwaliteit blijven kijken – we zullen dat ook zeker doen – maar ik vind niet dat de goeden onder de slechten moeten lijden. Juist het maximumtarief, dat fair en redelijk is, zou er straks met groepsvorming ook toe kunnen leiden dat er een groep is die adverteert met «Bij ons 20% goedkoper». Dan hebben ze misschien een wat minder dure auto. Er is namelijk in feite een maximumtarief dat iedereen nu hanteert. Dat tarief moet in ieder geval voor de nette bedrijfschauffeurs fair zijn, met de sluipende inflatie. Wordt de indexering



met terugwerkende kracht toegepast en is de minister het met de redenatie eens dat je haar sowieso moet toepassen? Er zijn namelijk altijd chauffeurs en bedrijven die wel kwaliteit bieden.

**Minister Eurlings:** De vragen van de heer Aptroot zijn mij zeer helder. We proberen een middenweg te bewandelen. Omdat het omwille van de kwaliteit was dat jarenlang heel bewust niet is geïndexeerd, willen we nu niet overgaan tot het in één klap indexeren van heel wat jaren. Dan zou je ook een geweldige tariefsverhoging krijgen. Als we echter dit jaar zouden beginnen, zouden we een eerste indexering halverwege dit jaar kunnen doen, waarna begin volgend jaar de indexering 2011 volgt. Twee slagen komen dan redelijk snel na elkaar, wat ook extra lucht geeft. Ik vind dat een goede middenweg, waarbij ik er wel van uitga, net als de taxibranche zelf, dat we de kwaliteitsverbetering echt gaan zien. We moeten in 2011 bij de evaluatie echt zien dat op verschillende vlakken het product beter wordt beleefd.

**De heer Aptroot (VVD):** De VVD-fractie kan niet accepteren dat automatisch vijf jaar inflatie weg zijn. Ik zou me wel kunnen indenken dat we nog een keer opnieuw gaan berekenen wat een reëel maximumtarief zou zijn. Dat is misschien niet de inflatie van al die jaren erbij, maar bijvoorbeeld een kostenfactor of iets anders. Ik vind echter wel dat er, los van kwaliteitsbeleving, voor een keurige chauffeur en een net bedrijf een fair maximumtarief moet zijn. Ik zou me dus kunnen indenken dat we besluiten om dit jaar te beginnen met indexeren en nog een keer berekenen wat het redelijke maximumtarief zou zijn. Daar gaan we dan van uit.

**Minister Eurlings:** Ik vind het te stevig om daar waar vanwege kwaliteit bewust niet is geïndexeerd, nu ineens tientallen procenten erbovenop te doen. Daarom volg ik de lijn van dit jaar beginnen en volgend jaar doorgaan, maar ook de kwaliteitsverbetering in de gaten houden. Ik wil de heer Aptroot wel toezeggen om eind dit jaar of begin volgend jaar bij de discussie over de eerste evaluatie in dit huis, nog eens onderzoek te doen naar de vraag of de hoogte van het maximumtarief in lijn is met wat nodig is. Dan kijken we daar nog een keer naar. Ik zou het dus weer te ver vinden gaan om daar waar jarenlang bewust niet is geïndexeerd – dat is ook de besluitvorming geweest van deze Kamer met verschillende bewindspersonen – ineens te zeggen: we klappen alles wat niet is verhoogd terug, om tientallen procenten naar boven te gaan. Een onderzoek wil ik dus wel toezeggen. Dat betekent in mijn lijn dat we deze zomer gewoon een indexering gaan doorvoeren en dat we eind dit jaar nog een onderzoek gaan doen: zijn dingen, terugkijkend op de laatste jaren en kijkend naar de kosten en het tarief, met elkaar in verhouding? Ik wil daar best nog eens nadrukkelijk naar kijken, zodat dit begin volgend jaar door de nieuwe Kamer en de nieuwe regering nog eens extra kan worden bediscussieerd. Dit lijkt mij een prima tussenweg.

**De heer Mastwijk (CDA):** Ik zou dat nog willen toespitsen. Ik ben daar in mijn bijdrage ook op ingegaan. Ik ben het met de minister eens dat er nu dient te worden geïndexeerd. Hij zegt dat op 1 januari 2011 het nieuwe dubbele tarief ingaat. We moeten dus kijken naar het instaptarief, naar het bedrag per kilometer en naar het bedrag per minuut of per vijf minuten. Dat is het moment om de eerste stap die we nu zetten, namelijk nu indexeren, nog eens onder de loep te nemen. We weten dan iets meer over de ontwikkelingen en we moeten toch om tafel om het nieuwe tarief te bepalen. We kunnen zaken als de indexering dus meenemen.

**Minister Eurlings:** In principe zou dubbele tariefstelling niet grosso modo tot kostenstijging moeten leiden. In die zin zou je dus de discussie over

een evaluatie van kosten ook wel op een ander tijdstip kunnen voeren. Ik vind het echter wel zo net, en de duidelijkheid ten goede komend, om een uiterste poging te doen om vóór het moment waarop het dubbele tarief ingaat de resultaten van de evaluatie te hebben. Ik wil dus toezeggen dat we daarvoor ons uiterste best zullen doen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik zou de minister willen meegeven dat het dan ook interessant zou zijn om te rekenen met het feit dat het bedrag van € 7,50 altijd een maximumtarief was, maar inmiddels gewoon een minimumtarief is geworden. Terwijl niet is geïndexeerd, is er dus eigenlijk stilzwijgend wel een prijsverhoging gekomen.

Minister **Eurlings**: Dat zal in individuele gevallen zo zijn, maar de ruimte die wij bieden is heel veel jaren niet vergroot. Ik snap het punt van mevrouw Roefs wel. Sommige bedrijven zullen misschien in het begin redelijk onder het maximumtarief hebben gezeten en er nu op zitten. Doordat de kosten die men maakt echter ook steeds hoger worden, is de ruimte om een gezonde boterham in dit bedrijf te verdienen steeds kleiner geworden. Misschien hebben wij bedrijven, doordat we jarenlang niet hebben geïndexeerd, wel gepusht om de maximumgrens te hanteren, waardoor concurrentie is kapot gedrukt. En dat was nu juist niet wat we wilden. Ik zie dus het punt van mevrouw Roefs, maar er is toch veel te zeggen voor het invoeren van een normale indexering, zeker als de branche gaat voor kwaliteitsverbetering en daaraan keihard met ons wil werken. Ik blijf echter zeggen dat we die kwaliteitsverbetering dan wel moeten gaan zien. Die twee zaken horen samen. Ik heb er vertrouwen in dat dit mogelijk is. Als je het maximumtarief gaat indexeren, zal de differentiatie – hoe gaat ieder bedrijf met de tarieven om? – weer groter worden. Een groot gedeelte van de bedrijven zal dan niet op het maximumtarief gaan zitten.

Ik had het al over de samengestelde ov-index. Die houdt rekening met een te verwachten algemene loonkostenstijging. Ik wil dat heel nadrukkelijk zeggen, want daar is enig misverstand over. De loonkostenstijging – wat verwachten wij in zijn algemeenheid qua loonkosten? – zit daar dus in. Ik kom daar straks op terug, maar het is belangrijk om dit te markeren. De index houdt ook rekening met de algemene prijsontwikkeling en met een stijging van de brandstofprijzen. Dat zijn verschillende kostenposten die we proberen te voorspellen en waarmee we op een fatsoenlijke manier proberen rekening te houden in de index. In het geval van 2010 zou dit betekenen dat een indexering van 4,3% mogelijk zou zijn, waarmee het opstaptarief maximaal € 7,80 zou worden in plaats van € 7,50. De kilometerprijs zou € 2,30 worden in plaats van € 2,20. Dat zijn de stijgingen in een jaar tijd.

Wat is het verschil met de andere index? In de index die wij voorstellen, beredeneer je wat de te verwachten loonkostenstijging is. Dat doe je zo goed als je kunt. De andere index is gedeeltelijk het resultaat van een cao. Wat is nu het punt? Je komt hierbij principieel een beetje in de kluts. Wij stellen hier de tarieven voor de taxi vast; zo is het bij ons geregeld. In de andere index zou een mogelijk cao-conflict of mogelijke cao-uitkomst automatisch op de klant worden verhaald. Zo hebben wij het niet met elkaar geregeld. Wij hebben geregeld dat de politiek, liefst samen met de branche – dat gaat nu beter dan in lange tijd het geval was en daarmee ben ik heel blij – bekijkt wat reëel is. Is dat nu zo slecht? Dat is maar helemaal de vraag. De NEA-index was weliswaar in 2009 zo'n 5%, maar juist omdat hij in 2009 stevig was, komt hij in 2010 uit op ongeveer 0,1%. Dat is dus bijna niets. Hij zou dus ook nauwelijks effect hebben voor de branche in dit jaar. Hoe het ook zij, het zal misschien over de jaren heen redelijk op hetzelfde neerkomen, maar principieel is er wel een verschil. Je onderscheidt namelijk een overheid die zo goed mogelijk probeert kostenstijgingen te voorspellen en van daaruit de prijs autonoom

vaststelt, en een index die een resultante is van onderhandelingen tussen sociale partners en die dus bijna linea recta – ik overdrijf wat – wordt doorvertaald in de kosten voor de klant.

De **voorzitter**: De heer Mastwijk heeft nog een vraag. Ik verzoek de vraagstellers en de antwoorder om bondig te vragen en te antwoorden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik volg het betoog van de minister, die zegt dat een mogelijk cao-conflict niet via het tarief mag worden afgewenteld op de reiziger. Tegelijkertijd zegt de minister ook dat hij probeert om zo goed mogelijk te voorspellen. Een deel is te voorspellen, namelijk dat er een cao is afgesproken. In een aantal stappen wordt naar iets toegewerkt. Dat is dus geen cao-conflict. Integendeel, er zijn afspraken tussen werkgevers en werknemers. Ik zou er dus toch voor willen pleiten om wat nu is afgesproken tussen sociale partners in de indexering mee te nemen. Het kan namelijk niet zo zijn dat wij erdoorheen gaan fietsen als sociale partners iets zijn overeengekomen. Dat kan ik me niet voorstellen.

De **voorzitter**: Graag een bondig antwoord.

Minister **Eurlings**: Wij gaan nergens doorheen fietsen. Helemaal niet. Ik heb zojuist NEA 2010 genoemd: om en nabij de 0,1% verhoging. Ik noem dat even voor het beeld. De twee manieren zullen elkaar dus nauwelijks ontlopen in de ruimte die zij bieden. Als je kijkt naar de te verwachte algemene loonkostenstijging houd je ook rekening met dit soort ontwikkelingen. Als je voor de voorgestelde index kiest, houd je wel een beetje de spanning erop, omdat het niet automatisch zo is dat het geven van heel veel extra ruimte in een cao direct wordt gecompenseerd door de klant. Je houdt dus wel een beetje de algemene loonkostenstijging aan. Als die in 5 jaar tijd 10% is, ontloopt dat nauwelijks het algemene beeld, terwijl je wel een beetje de druk hebt van het algemene. Daardoor houd je naar twee kanten een beetje de druk om niet al te veel uit te zwaaien in de cao-onderhandelingen.

Ik houd nu een principiële betoog. Terug naar de praktijk is het paradoxale dat we net dit jaar met de ov-index heel veel meer ruimte bieden voor de branche. Mijn voorspelling is dat het door de jaren heen ongeveer op hetzelfde neerkomt. Het is een principiële verschil. Wij prefereren de ene index.

De heer **Mastwijk** (CDA): Met respect, we moeten het toch even duidelijk hebben. De minister houdt een principiële betoog; dat snap ik. Tegelijkertijd liggen er harde afspraken tussen werkgevers en werknemers inzake een cao. Ik geloof zelfs dat dit afspraken voor vijf jaar zijn. De CDA-fractie is van mening dat die afspraken via de indexering moeten worden gehonoreerd. Dat is heel simpel; er is niets theoretisch aan. Het is gewoon het vastleggen van feiten.

De **voorzitter**: Dit was de laatste interruptie. U kunt uw verdere vragen in tweede termijn stellen.

Minister **Eurlings**: Het punt blijft dat de afspraken worden meegenomen, maar wel iets algemener dan op grond van één specifieke cao. We zouden naar een heel andere regeling kunnen gaan, waarin we ons als politiek ver terugtrekken uit de discussie en de cao voor een groot stuk doorvertalen in de tarieven. De heer Mastwijk zegt terecht dat de afspraken vastliggen. Wij gaan voor 65% loonkosten meenemen in de samengestelde ov-index. Let wel: 65% van de ov-index bestaat uit de te verwachten stijging van de loonkosten. Daarin speelt dit een rol. Wat wij echter iets minder lineair doen, is de link leggen tussen één cao-onderhandeling en een index. We kijken een beetje meer naar het algemene beeld. Met de 10% in 5 jaar zit

je om en nabij gemiddeld. Ik kan het nog eens navragen; ik kom er dadelijk op terug. Kijkt u nog eens naar de praktijk. De sector zal het komende jaar veel meer ruimte hebben met de ov-index dan met de NEA-index 2010. Zo is het ook wel weer. Ik kom straks nog terug op de verwachting.

Waarom willen we de invoeringstermijn voor het dubbeltariefsysteem zo kort houden? Dat is om verwarring bij de taxigebruikers te voorkomen. Tegelijkertijd hebben de fabrikanten een noodsignaal gegeven. Dat zal de Kamer ook hebben bereikt. Zij zeggen meer tijd nodig te hebben voor het omzetten van de taximeters en het inbouwen van de door de Kamer aangehaalde printers. Het zoeken is dus naar een zo kort mogelijke periode die wel praktisch haalbaar is. Ik houd er niet zo van om te zeggen: wij denken dat het wel kan; bekijk het maar. Ik heb als reactie op de tijding van de fabrikanten besloten om zelf met hen te gaan praten, om onze waarheden naast elkaar te leggen. Ik blijf echter bij het standpunt dat het zo snel moet gebeuren als het kan. We gaan kritisch bekijken waar de fabrikanten de beren op de weg zien, maar ik wil zo veel mogelijk vasthouden aan een korte invoeringstermijn. Ik wil echter wel de argumenten van de fabrikanten serieus nemen, want als de meters in de praktijk niet goed kunnen worden ingebouwd, schieten wij ons doel voorbij. Ik ga de Kamer berichten zodra de gesprekken hebben plaatsgevonden.

Het volgende punt betreft de rij- en rusttijden voor het vipvervoer. Ik zit hier een beetje ongemakkelijk in, niet zozeer omdat ik kan worden weggezet als belanghebbende, met mijn chauffeurs die op en af werken, maar vooral omdat dit echt het dossier is van de collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Chauffeurs van ministers en volgens mij zelfs van staatssecretarissen – ja, het is ongekend hoe wij onszelf hebben behandeld! – mogen één week op en één week af. Voor het vipvervoer per taxi is dat niet toegestaan. Dat is volgens de vraagstellers een ondoorzichtige constructie. Kan het niet anders? Is er geen sprake van ongelijke toestanden? Voor taxivervoer waarbij sprake is van inhuur van auto én chauffeur geldt één regime voor rij- en rusttijden, dat is neergelegd in het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Voor chauffeurs in loondienst of chauffeurs die zijn ingeleend, zijn de rij- en rusttijden vastgelegd in de Arbeidstijdenwet. Anders dan taxichauffeurs vallen die twee groepen onder het gezag van de werkgever. Dat is een kardinaal verschil. Als je straks – dat zou het alternatief zijn – voor sommige taxichauffeurs het ene regime zou hebben en voor andere het andere regime, zou dat ook tot megaondoorzichtigheid leiden. Daarom hebben we voor de huidige regeling gekozen. Mocht de Kamer de privileges van bewindspersonen en – pas op! – potentiële toekomstige bewindspersonen willen aanvallen, dan raad ik haar aan om daarover vooral met collega Donner over te spreken. Het is namelijk echt zijn dossier; ik zit er niet zo goed in.

Over de rij- en rusttijden in het algemeen zeg ik het volgende. In 2009 hebben werkgevers en werknemers hun voorkeur uitgesproken voor het handhaven van de regeling rij- en rusttijden in de vorm van het Arbeidstijdenbesluit vervoer. Dat was toen de afspraak. Wel is een aantal knelpunten geïnventariseerd, bijvoorbeeld de pauzeregeling en de nachtdiensten. Die zijn vaker in de Kamer aan de orde geweest. Over de oplossing hiervan nemen werkgevers en werknemers evenwel vooralsnog uiteenlopende standpunten in. Overeenstemming tussen de partijen is voor de regering wel een voorwaarde om een voorstel te kunnen overnemen. Voor enkele knelpunten waarop de partijen het eens zijn, heeft de inspectie inmiddels vervolgacties in uitvoering genomen. Ik denk hierbij vooral aan het verduidelijken van de aansprakelijkheid van de werkgever en de werknemer bij overtredingen met betrekking tot de werkmap. De inspecteur-generaal naast mij knikt instemmend, zie ik. Ze heeft het stevig in de picture.

Mijn volgende punt is de boordcomputer. Het doel van de computer is het verminderen van fraude bij de naleving van de rij- en rusttijden en de ritadministratie. Dat levert de branche een lastenverlichting op van zo'n 5 mln. per jaar, niet onbelangrijk in deze moeilijke tijd. Door vermindering van fraude verwacht de Belastingdienst 12 mln. tot 14 mln. meer aan opbrengst. De regelgeving van de boordcomputer treedt naar verwachting in werking rond de komende jaarwisseling. Vanaf die datum heeft de sector twee jaar de tijd om de computer in te bouwen. Oud-staatssecretaris Huizinga heeft eerder toegezegd om aan de kosten van de sector deels tegemoet te komen door middel van een subsidie. Ook ik ben van mening dat een gedeeltelijke vergoeding fair is, vooral omdat de boordcomputer een prijzig apparaat is. Ik herinner me de recente discussies over een ander apparaat in de auto, waarvoor ook enige vergoeding was voorgesteld. Uit onderzoek dat ik heb laten uitvoeren, blijkt dat de prijs van een boordcomputer zo'n € 1000 bedraagt. Hiernaast zijn de kosten om de computer gereed te maken zo'n € 200 tot € 260. Deze kosten overwegend – ik heb geprobeerd daarin ver te gaan – heb ik de branche laten weten, een bedrag van € 600 per auto beschikbaar te stellen. Daarnaast wissel ik gratis de chauffeurspas om in de chauffeurskaart voor de boordcomputer. Dat zal dus geen kosten meebrengen. Het bestuur van KNV Taxi heeft mij inmiddels laten weten zich in dit aanbod te kunnen vinden. De eindconclusie zal moeten worden getrokken op de ledenvergadering op 12 april aanstaande. Op deze manier heb ik geprobeerd om een behoorlijk gedeelte van de kosten bij de branche weg te houden. Ik hoop dat de te verwachten positieve financiële effecten voor de branche, ter grootte van 5 mln., in de praktijk zullen optreden. De wet- en regelgeving om gemeenten meer bevoegdheden te geven, dient snel naar de Kamer te komen. Dat vinden de heer Mastwijk en mevrouw Roefs. Ik heb het advies van de Raad van State op 12 maart ontvangen. Wij zijn hard aan de slag om het advies te verwerken en wij zetten erop in om het wetsvoorstel nog voor de zomer, voor 21 juni, bij de Kamer te hebben. Wellicht kunnen wij het dan nog voor het reces bespreken.

Worden ook de vrije rijders aan een opleiding onderworpen? Ja. Alle taxichauffeurs moeten het landelijk verplichte chauffeursexamen halen. Dit is een stevige voorwaarde voor de chauffeurspas, zeg ik tegen de heer De Mos.

Kan een gemeente het aantal taxi's dat werkzaam mag zijn binnen de gemeente maximeren? Dat vroeg mevrouw Smits. Wij willen geen terugkeer naar het oude capaciteitsbeleid. Dat is het beleid van voor het jaar 2000. Wij willen nu vooral de gemeenten in staat stellen om echt kwaliteit af te dwingen en te bevorderen. Binnen dit kader kan een gemeente met het oog op de beheersbaarheid normen stellen, bijvoorbeeld ten aanzien van de omvang van groepen. Men kan bijvoorbeeld ruimtelijke beperkingen stellen aan de standplaatsen. Het moet geen ratjetoe worden. Als je maar een beperkt aantal standplaatsen hebt, kun je dat aangrijpen om de omvang van de groepen te beperken. Bovendien zullen altijd borgen geschapen moeten worden voor voldoende concurrentie. Men kan op het vlak van maatwerk dus ingrijpen, maar er geldt niet meer het rudimentaire capaciteitsbeleid van vroeger. Ook dit zal zich weer in de praktijk moeten bewijzen; dat zeg ik eerlijk. Uit de evaluaties zal naar voren moeten komen of we er hiermee komen. Het zou mij een lief ding waard zijn als we niet hoeven terug te keren naar het wettelijk van bovenaf regelen. Ik hoop en verwacht dat dit niet nodig is, maar het moet zich wel in de praktijk bewijzen dat deze tussenvorm, van onderop en met meer maatwerk, voldoende werkt. Dit komt bij de evaluatie terug. Het volgende punt is de handhaving. Waarom duurt het tot 2011 voordat de informatie-uitwisseling tussen Justitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat effectief wordt? Om de door de branche voorgestelde oplossing te realiseren, moet eerst de regelgeving van Justitie nog

worden aangepast. Dat rijdt ons een beetje in de wielen; het kost tijd. Vervolgens moeten de systemen aan elkaar worden gekoppeld. Ik kan de Kamer echter toezeggen dat wij niet gaan wachten totdat dit allemaal gereed is. In de tussentijd, voordat de regelgeving en de systemen zijn aangepast, zal de inspectie al sneller door Justitie worden geïnformeerd als bekend wordt dat een taxichauffeur een strafbaar feit heeft gepleegd. Dat gebeurt nu al op de kortst mogelijke termijn. Alleen voor de echte nieuwe regeling moeten wij de aangepaste regelgeving hebben. Dat zit ons eventjes in de weg.

Dan de verschillende boetes. De inspecteurs beschikken over een instructie waarin staat in welke situatie welke boete moet worden opgelegd. Ze moeten wel zelf beoordelen of het om een bestuursrechtelijke of een strafrechtelijke overtreding gaat, maar dat is ook de essentie van hun werk. Zo gaat het altijd. Een inspecteur moet feiten kunnen vaststellen en erover kunnen oordelen.

Wat betreft het aantal medewerkers van de inspectie kan ik de Kamer geruststellen. De inspecteur-generaal gaat over heel wat meer mensen dan het aantal dat zojuist werd genoemd. En dat is maar goed ook. Er is veel werk aan de winkel op verschillende dossiers. Hoe zit het met de controles op bus- en taxivervoer? Niet enkele, zoals werd gezegd, maar zo'n 50 inspecteurs zijn hiervoor beschikbaar. In dit debat vind ik het prettig om te kunnen zeggen dat het accent bij die 50 inspecteurs nadrukkelijk bij de taxi's ligt. In een ander debat spreken we dat wat minder uit, maar het is wel waar. Het taxivervoer heeft het nadrukkelijke accent van deze 50 mensen. Door de intensieve samenwerking met de politie en met de Belastingdienst is het totale aantal controles bij taxi's nog vele malen hoger, omdat ook de andere organisaties in goede samenwerking optreden. Wat betekent dit? In 2009 waren er zo'n 8400 wegininspecties door de inspectie en zo'n 200 bedrijfsinspecties. Daar komen de politie en de Belastingdienst nog bij. Er is dus een behoorlijk aantal inspecties in de praktijk.

De mysteryguest – de heer De Mos en de heer Aptroot hadden het erover – is inderdaad een prima verrijking van ons arsenaal. In 2009 zijn de eerste 104 ritten gedaan. In 2010 gaan we er stevig mee door. De selectie vindt plaats op basis van risico-inschatting, daar waar overtredingen zijn te verwachten. We gaan dus echt naar plekken waarvan we denken dat het er wel eens mis zou kunnen zijn. In 2009 zijn er in zo'n 75 gevallen een of meer overtredingen geconstateerd. Ik noem de dollemansrit die in de krant is gekomen. Het is werkelijk ongelooflijk. Het is wat als je zoveel rode stoplichten op zo'n korte rit kunt vinden; dat is best heel knap! Maar goed, het is prima dat deze kerel in de kraag is gegrepen. Ik ga er nu van uit dat het een man was, maar dat hoeft natuurlijk niet! Hoe het ook zij, het is prima dat deze chauffeur is gepakt. Ik hoop ook dat het feit dat dit in de krant komt, mensen aan het denken zet. Ik maak even een gekke zijsprong naar de airmarshals in de lucht in het geval van terrorisme en ander soort onveiligheid. Het feit dat er een grote kans was dat men zo'n airmarshal aan boord had, had een geweldige uitstraling, niet alleen naar potentiële daders maar vooral ook naar de goede klanten, die daardoor het idee hadden dat de veiligheid goed in de greep zat.

Wat kan de gemeente doen om de toestroom te beperken van busjes die hogere tarieven vragen? Gemeenten kunnen standplaatsen zodanig inrichten dat klanten kunnen kiezen: de gewone personenauto met het lage tarief of het busje met het hoge tarief. Ik vind echter wel dat er inderdaad meer aandacht moet zijn voor de goede inrichting van de standplaatsen. Het is aan de orde gesteld. Tegelijkertijd constateer ik met de heer Aptroot dat er weliswaar een gemeentelijke verantwoordelijkheid is, maar dat er op heel veel plekken nog geen visgraatstandplaats is. In de praktijk krijgen klanten daardoor sterk het idee dat ze naar de eerste auto moeten gaan. Daar wordt inderdaad zelfs naar doorverwezen. Dat is collegialiteit van de chauffeurs onderling, maar zo werken de concurrentie

en de markt niet. Daarom zal ik in het volgende NMB (Nationaal MobiliteitsBeraad) waaraan ik zelf zal deelnemen, dit punt opnieuw aan de orde stellen. Wij zullen de standplaatsen op nog veel meer plekken anders moeten gaan inrichten, anders komt er van de keuzevrijheid in de praktijk te weinig terecht.

Waarom vallen de trouw- en rouwstoeten niet onder het taxivervoer? Formeel is er geen vergunning vereist volgens de Wet personenvervoer 2000. Indertijd is voor deze uitzondering gekozen omdat dit vervoer niet hetzelfde openbare karakter heeft als het taxivervoer. Ik had zojuist even een bilateraal met de voorzitter. Wij constateerden ook dat, los van het bonnetjesverhaal, de betaling door de klant iets anders in haar werk gaat dan bij het taxivervoer zelf. Daar zijn toen redenen voor geweest. Als de Kamer het echt wil, wil ik best nog eens bekijken of het voordeel heeft om het heel anders in te richten, maar ik heb zelf niet echt de neiging om dit overhoop te gaan halen. Ik denk dat redelijk overtuigend te brengen moet zijn dat het een heel ander soort vervoer betreft dan het openbare vervoer waarbij je concurrentie hebt op de standplaats zelf.

Ik kom bij het vervoer van kinderopvang en buitenschoolse opvang. Blijft dat wel onderdeel uitmaken van de taxiwetgeving? Daarop kan ik ja zeggen tegen de heer Mastwijk. Een nieuwe uitzondering heeft weinig consequenties voor de positie van de taxibedrijven. Gelet op de huidige problemen in de sector zouden wij nu niet graag delen van de taxibranche willen gaan uitzonderen van regelgeving. Dat is de reden waarom we de boel niet verder overhoop willen gaan halen. Laten we nu alle aandacht richten op het verbeteren van de kwaliteit.

De heer Aptroot maakte een stevig punt van het Sdu-onderzoek. Het is van belang om eerst te weten waarom in het verleden de keuze is gemaakt om het monopolie bij de Sdu neer te leggen. Ik wil het punt van de heer Aptroot serieus oppakken, maar ik vind dat dit de eerste vraag moet zijn. Ik ben bereid om nader te bekijken wat er indertijd achter zat en de Kamer daarover te berichten. Vervolgens hangt het er helemaal van af welk beeld zich daaruit opdringt. Misschien hebben wij het wel mogelijk gemaakt. Dan kunnen we nu wel zeggen dat het niet zo had gemoeten, maar als het mogelijk was en het kon, is dat een heel andere situatie dan wanneer het oneigenlijk was. Op basis van het antwoord op de eerste vraag kunnen we dan bezien of een onderzoek zoals de heer Aptroot voorstelt, zin heeft. Ik hoop dat ik daarmee dit punt afdoende heb beantwoord. Wij gaan dus bekijken waarom het indertijd zo is gebeurd en op basis waarvan. We kunnen dan in gezamenlijkheid bezien of een onderzoek en mogelijke stappen zin hebben of niet aan de orde zijn. Ik krijg nog een extra vraag doorgespeeld, over de persoonsgebonden ondernemersvergunning. Voor het verkrijgen van een vergunning moet de ondernemer een strafbaar feit heeft gepleegd, krijgt hij geen vergunning. Zo moet het zijn en zo zal het zijn. De vog is dus wel nodig.

**De voorzitter:** Dank u wel, minister. De leden krijgen maximaal twee minuten voor hun inbreng in tweede termijn. Ik sta geen onderlinge interrupties meer toe.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording in eerste termijn. Ik ben blij met zijn opmerkingen over de handboeken, die niet moeten verstoffen in de kast. Ik heb de minister zo beluisterd dat de handboeken voortaan een «richtlijn aanbesteding» kunnen gaan heten als een en ander aan het eind van het jaar niet goed blijkt te werken. Wij wachten de evaluatie met spanning af.

Mijn volgende punt betreft de werkmap. Ik mag hopen dat wij van dat fossiele instrument af zijn op het moment dat de boordcomputer er is. Dat bespaart ons een heleboel discussie. We hebben het hopelijk over een

heel korte termijn waarin het grote leugenboek nog wordt gehanteerd. Daarover zijn we het eens.

De kwestie van het vervoer zit mij nog niet helemaal lekker. Ik moet daar eens even over nadenken, want het blijft een rare situatie. Ik heb toch het gevoel dat er met twee maten wordt gemeten.

De mysteryguest mag wat ons betreft ook worden ingezet bij het opsporen van snorders. Dat zijn lieden die al dan niet voorzien van een uitkering, zoals collega De Mos zei, proberen om een graantje mee te pikken in taxiland.

Ten slotte ben ik nog niet helemaal gerust op de indexering. Ook daarover moet ik nog eens even nadenken. Ik ben er nog niet uit. We moeten eens goed nagaan wat de effecten van beide vormen zijn. Ik behoud mij in ieder geval het recht voor om daarover een uitspraak van de Kamer te vragen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik vind de minister een zeer joviale man, maar het door mij in eerste termijn opgediende broodjeaapmenu heeft hij zonder al te diepgaand te antwoorden zo goed als overgeslagen. Ik wil geïndexeerd worden en ik wil antwoord op de nog openstaande vragen. Hoe groot is de kans op het bezoek van een mysteryguest? Komt die eens per maand, eens per jaar of eens per drie jaar? En is dat genoeg om het aantal vrije rijders die crimineel zijn te bestrijden? Het aantal medewerkers wordt gesteld op 50. Jaarlijks worden alleen al 8000 chauffeurspassen uitgegeven. Zijn het mysteryguest-werk en de screening in voldoende mate te doen?

Er moesten nog wat vrije jongens worden geknipt en geschoren. Zijn de vrije jongens van voor de invoering van de verplichte opleiding getest? Zo ja, hoe kan het dan dat er nog steeds zo veel klachten zijn? Hoeveel vrije rijders genieten een uitkering? Kan de IVW, bijvoorbeeld door BSN-controle, in kaart brengen hoe dit zit? Wij krijgen graag opheldering. In hoeverre is de taxiterreur overgeslagen van Amsterdam naar andere steden? Dat is ook een openstaande vraag. Wat gaat de minister eraan doen?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Ik vond de woordkeuze «de bon wordt aangereikt» heel mooi. Volgens mij schept die voldoende duidelijkheid voor iedereen. Ik concludeer ook dat we wel een en ander wettelijk gaan afdwingen als uit de evaluatie blijkt dat dit niet werkt.

Ook ik ben nog niet tevreden over de indexering. Ik snap heel goed de redenering van de minister over de self fulfilling prophecy, die erin zou kunnen zitten. We praten in dit geval echter over een reeds afgesloten cao tot eind 2013, waar een fikse loonstijging inzet. Die moet je echt meenemen. Ik kan me voorstellen dat we niet voor eeuwig de loonstijging kunnen meenemen. Dan zou de self fulfilling prophecy namelijk kunnen gaan werken. In dit geval is het echter toch anders. De inhaalslag moet in 2011, 2012 en 2013 worden gemaakt en we praten daarbij over heel hoge percentages. Volgens mij is het 5%, 5%, 4% en 4% achter elkaar – ik weet het niet heel precies – en dat zit niet op die manier in de ov-index.

Mevrouw **Smits** (SP): Voorzitter. Ik zou nog heel graag een antwoord hebben op mijn vraag over het klachtenmeldpunt. Ik heb gesproken over dat meldpunt als tandeloze tijger. Hoe kan de minister ervoor zorgen dat daar wat mee gaat gebeuren? Het is natuurlijk een beetje zonde om dat op deze manier in te richten.

Iedereen in de echte wereld buiten de Tweede Kamer is voorstander van minimumeisen. De Partij van de Arbeid is daar eigenlijk ook voor, maar heeft er wat moeite mee om dat te zeggen. De minister is er geen voorstander van. Hij wil graag dat het werkt. Dat snap ik. Ik wil ook van alles. Dan gaat hij communiceren, evalueren en argumenteren, en dan zou



het vanzelf beter worden. Ik heb daar weinig vertrouwen in. Als de minister daarvoor kiest, wil ik wel graag de toezegging dat hij daar echt bovenop zit. Als blijkt dat het boeken zijn die de lade in gaan, waar dus niets mee gebeurt, dan moet hij zeggen: ho ho, dit is niet de manier. Dan moet hij, voortvarend als hij is, daar ook werk van maken. Ik wil voorts nog even ingaan op de tarieven. De taxichauffeurs rijden zo'n 30% van de tijd en staan de rest van de tijd te wachten. Dat kost dus geld. Het ligt dus niet zozeer aan de tarieven, maar het is gewoon een totaal inefficiënt systeem. En dat heeft heel veel te maken met de capaciteit. Nu vraag ik voor de zoveelste keer – collega Roemer heeft dat ook heel vaak gedaan – of gemeenten met de voorliggende afspraken capaciteitsbeleid kunnen voeren. Volgens mij is het antwoord vandaag «nee». Volgens mij is het antwoord «ze kunnen hier en daar een beetje kijken met de groepen, maar ze kunnen er niet echt iets aan doen». Dat betekent dus dat wij gewoon aan het pappen en nathouden zijn in de taxiwereld. Dan worden de problemen echt niet opgelost.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Een groot compliment van de VVD-fractie voor de minister, want hij maakt echt een succes van het feit dat hij de kilometerheffing heeft ingeruild voor de ov-chipkaart en de taxi. Dat gaat goed en dat hadden we gewoon eerder moeten doen. Wat de boordcomputer betreft, is het sympathiek dat er aan zo'n bijdrage wordt gedacht. Maar ik vind het wel weer lastig dat wij een soort middel voorschrijven. Zouden wij niet gewoon kunnen voorschrijven waaraan de voorzieningen in de taxi moeten voldoen? Er zijn wellicht bedrijven die al een systeem hebben. Dan kan even worden gecheckt of dat systeem aan de eisen voldoet. Zo ja, dan krijgt dat bedrijf ook het goedkeuringszegeltje. Op die manier wordt niet iedereen verplicht om alles maar weer nieuw te kopen. Het effect is dan hetzelfde. Wij zijn het niet eens met het gestelde over de rechtspersonen. In de brief van de staatssecretaris van 25 november staat de volgende passage. «Vergunningen worden dus op naam gesteld van degene voor wiens rekening en risico het vervoer wordt verricht: op naam van een natuurlijke persoon, op naam van een rechtspersoon of op de namen van (rechts)personen tezamen.» Het probleem van rechtspersonen is dat dit bv's kunnen zijn. Als iemand gewoon een slechte taxiondernemer is, dan raakt de bv de vergunning kwijt en kan diezelfde persoon gewoon doorgaan. De VVD-fractie wil echt dat wij niet alleen chauffeurs die de mist ingaan een vergunning ontnemen en op de zwarte lijst zetten, maar ook ondernemers en leidinggevendens. Ik sluit mij aan bij de gemaakte opmerkingen over het vipvervoer. Ik vind dat hier sprake is van meten met twee maten. Ik kan er wel mee leven dat binnenkort een indexering plaatsvindt. Ik ben blij met de toezegging dat wij in ieder geval eind dit jaar nog een keer de tarieven – het maximumtarief, het kilometertarief en het uurtarief – checken, en nagaan wat nu echt reëel is. Wij hebben vroeger een maximumbroodprijs gehad. Wij zeggen nu eigenlijk een beetje het volgende: wij hebben nog een maximumbroodprijs, maar omdat sommige bakkers slecht brood leveren, mogen alle bakkers jaar in jaar uit de prijzen niet verhogen, dus ook de goede warme bakker niet. Dat kan toch niet waar zijn!

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor de opmerkingen in tweede termijn die in het algemeen positief waren. Wij wachten de evaluatie inderdaad af. De werkmap is inderdaad nog maar een zeer kort leven beschoren. Ik ben met de heer Mastwijk eens dat dit maar goed is ook.

De heer Mastwijk en mevrouw Roefs hebben een punt gemaakt van de indexering. Ik zal nog een keer proberen om een aantal argumenten op een rijtje te zetten. Ik vind dat wij met het beginnen van de indexering dit jaar een kwaliteitsverbetering te pakken hebben, nadat jarenlang het

gebrek aan kwaliteit voor de politiek in den brede een reden was om niet te indexeren. Ik vind dat een goede middenweg. Daarmee geven wij nu extra ruimte aan de branche, maar blijven wij tegelijkertijd kijken naar de klant door niet ineens een slag te hebben van tientallen procenten. Dat is een beetje de balans hierin.

Waarom kiezen wij voor die ov-index? De ov-index is voor 65% de looncomponent. Deze is alleen wat breder en algemener getrokken dan één cao. Hoe zit het nu met die cao? Het zou in de toekomst niet zo moeten zijn dat de cao zelf leidend is voor de index, want dan krijg je een gekke afhankelijkheidsrelatie en heb je van twee kanten minder spanning op de cao-onderhandelingen om ervoor te zorgen dat het niet te gek wordt. Maar los daarvan is de cao taxi vooral van belang voor chauffeurs in het contractvervoer. Die cao is dus van belang voor de loondienstchauffeurs. Die is veel minder van belang voor de straattaxi, voor de zzp'ers. Een aantal woordvoerders heeft gevraagd hoe het in de komende jaren gaat met die 2% per jaar. Dat vind ik een interessant punt. Ik zei zojuist dat ook bij de ov-index die loonstijging wordt meegenomen, alleen algemener. Ik heb de verwachting uitgesproken dat die gemiddeld op hetzelfde niveau ligt. Wat zijn nu de cijfers voor 2010? Met de voorgenomen aanpassing van de maximumtarieven volgens de ov-index is voor 2010 niet een loonstijging van 2% maar van 2,5% opgenomen. Dat geeft het komende jaar dus extra ruimte. Ik heb ook gezegd: als de Kamer via een Kameruitspraak toch zou kiezen voor de NEA, dan zou dat betekenen dat dit jaar de indexering ongeveer 0,1% is. Dat betekent dat die dus eigenlijk helemaal niets is. Je kunt je afvragen of dat wel wenselijk is. Onze verwachting, gebaseerd op resultaten uit het verleden die wellicht enig vertrouwen voor de toekomst mogen geven, is dat de verschillen tussen de ontwikkeling van beide indexen heel beperkt zullen zijn. In het verleden was dat verschil heel erg beperkt. Het komende jaar stijgt de ov-index behoorlijk meer dan de NEA. Dat is misschien in een ander jaar weer net andersom. Het houdt zich redelijk in evenwicht. Het principiële verschil is alleen dat je dus niet één cao die ook nog maar voor het gedeelte van het vervoer relevant is, voor een groot gedeelte leidend laat zijn voor wat de klant betaalt. Dan is het immers soms wel heel gemakkelijk om over de rug van de klant dit soort onderhandelingen te voeren. Nu zal mevrouw Roefs zeggen dat het pas geldt vanaf 2013. Maar goed, wij maken toch beleid in het vertrouwen dat het gaat werken voor de lange termijn. Wij kunnen best in de gaten houden hoe die twee indexen zich de komende tijd ontwikkelen. Dan kunnen wij bij de evaluatie ook nagaan wat de NEA zou hebben betekend. Wij kunnen zelf in de gaten houden of er niet heel verschillende werelden ontstaan. Ik vind dus vanuit principieel oogpunt, en het komend jaar zelfs vanuit materieel oogpunt, die ov-index veel meer bieden dan de NEA. Daarom zijn wij tot die keuze gekomen. Wij moeten het niet zwaarder maken dan het is, maar ik vind het vanuit principieel oogpunt de te prefereren lijn. Laten wij helder zien dat het verschil tussen die twee indexen in het niet valt bij het verschil tussen de praktijk van de laatste jaren en de praktijk als wij tot indexering overgaan. Dat ligt heel dicht bij elkaar.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik wil toch nog even benadrukken dat we in dit geval praten over afspraken die in een cao gemaakt zijn voor een sector die een enorme inhaalslag aan het maken is. Dat is natuurlijk toch anders dan wat er standaard voor het hele ov over lonen is afgesproken.

Minister **Eurlings**: Dat begrijp ik. Ik heb eerder gezegd dat de noodzaak van een latere inhaalslag ook wel was gelegen in het kwaliteitspunt. Wij hebben ook met elkaar uitgesproken dat wij die kwaliteitsslag nu wel in de praktijk moeten gaan zien. Ik onderken dat, maar ik heb zojuist gezegd dat het komende jaar 2,5% zit verdisconteerd in de ov-index. Als je de ov-index volgt, is er het komende jaar meer dan 4% indexering, terwijl je

op 0,1% uitkomt als je voor de NEA kiest. Dat is dan wel geflatteerd, omdat de NEA vorig jaar behoorlijk hoog was. Maar laten wij het beeld helder houden dat het elkaar nauwelijks ontloopt. Ook in het verleden ontloep het elkaar nauwelijks. Die algemene kosten en de loonontwikkeling zijn redelijk in lijn. Het maakt alleen wel uit vanuit een principieel oogpunt. Als je op een gegeven moment cao-vorming zou gaan krijgen waarbij het echt de spuigaten uitloopt – pak eens even 4% of 5% – dan kun je dat dus niet met de ov-index zomaar verdisconteren in hogere tarieven, terwijl je dat bij de NEA wel zou kunnen doorsluizen. Dat vind ik een van de principiële verschillen. Materieel ontloopt het elkaar echt nauwelijks. Ik zeg toe dat wij elk jaar bij het hanteren van de ov-index de NEA ernaast zetten, zodat de Kamer zelf in de gaten kan houden wat het verschil zou zijn geweest. Dit jaar komt de branche er heel wat beter af met de ov-index, maar wij zullen het de komende jaren bekijken. Als dat ineens een heel ander beeld zou zijn, dan kan dat bij de Kamer tot een heroverweging gaan leiden. Dat lijkt mij de goede lijn.

Er is gesproken over de kans op de mysteryguest. Het gaat natuurlijk niet zozeer om de gemiddelde kans, maar het gaat met name om de kans dat een chauffeur die zich nergens wat van aantrekt, in de kraag wordt gevat. Het eerste jaar zaten we boven de honderd controles. Ik wil de Kamer achteraf graag nader berichten over het aantal controles dat dit jaar heeft plaatsgevonden. Daarbij zal ik ook aangeven waar en op welke hotspots die controles hebben plaatsgevonden en wat daar de pakkans is. Daarnaast zijn er meer dan 8000 inspecties vanuit de Inspectie Verkeer en Waterstaat, honderden inspecties op ondernemingsniveau, de inspecties door de Belastingdienst en de inspecties door de politie. Ik kan dat totaalbeeld schetsen, maar het gaat echt om die gebieden waar doller-mansritten en dat soort klachten vaker voorkomen. Ik ben de heer De Mos dankbaar voor de aandacht die hij heeft gevraagd voor die benadering met een mysteryguest. Ik denk echt dat het een verrijking is van het controlearsenaal.

De zelfstandigen vallen ook onder de opleidingsplicht. Alle chauffeurs moeten het landelijk chauffeursexamen halen. Pas dan krijgen zij een chauffeurspas. Met de nieuwe taxiwet krijgen de gemeenten de bevoegdheid om meer eisen te stellen aan de chauffeurs.

Ik heb geen cijfers over of indicaties van een soort export van taxicriminaliteit van Amsterdam over het water naar Almere. De heer De Mos heeft daar een vraag over gesteld. Indien het aan de orde is, dan zal het via de risicoanalyse helder worden. Ik zeg toe dat de inspectie dan ook in Almere meer zal gaan handhaven. Ik kan nog een toezegging doen. Het hele jaar worden de cijfers bijgehouden. Maar als zo'n beeld zich zou gaan opdringen, dan zal ik de Kamer daar apart over informeren, los van de gewone cijferontwikkeling. Ik zal daar speciaal op letten.

Ik kom te spreken over de opvatting van mevrouw Smits dat de huidige landelijke klachtenregeling niet zou voldoen. Zij vroeg wat de nieuwe voorstellen precies inhouden. KNV Taxi heeft zelf het initiatief genomen tot de oprichting van het nieuwe landelijke klachtenmeldpunt. Dat is een meldpunt dat alle ontvangen klachten over taxigebbruik zal registreren, de betreffende ondernemers om een adequate afhandeling zal vragen en ook zelf op die afhandeling zal toezien. Er is dus ook een controle waarbij wordt bekeken wat er met een klacht is gebeurd. Dat zou moeten worden afgevinkt in het systeem. Daarin moet worden gemeld hoe een klacht is afgehandeld. Daarmee ontstaat natuurlijk een beeld van de goede ondernemers en de ondernemers die echt overal lak aan hebben. Het landelijke klachtenmeldpunt kan eigenstandig echter geen sancties opleggen. Het maakt dus wel helder waar de rotte appels in de sector zich bevinden. Als die informatie gedeeld kan worden, kan dat ook weer leiden tot meer gerichte controles op sommige ondernemers. KNV Taxi verwacht dat het nieuwe klachtenmeldpunt per 1 juli 2010 kan gaan functioneren. Klachten worden ook doorgegeven door opdrachtgevers, door gemeenten

en door de inspectie. Die komen dus ook breed naar voren. Wij denken dat het dus wel degelijk een toevoeging is, omdat het gewoon ook helder maakt waar de rotte appels zich bevinden en waar de grote meerderheid van bedrijven wel probeert om fatsoenlijk met klanten om te gaan. De heer Mastwijk heeft gevraagd of de mysteryguest er ook is voor snorders. Ja, dat is absoluut het geval. Het instrument is daar ook geschikt voor.

Mevrouw **Smits** (SP): Ik heb een korte interruptie. Het is goed dat het naast communiceren en evalueren ook om monitoren gaat. Maar wat gebeurt er nu met zo'n klacht? Ik zou het zo fijn vinden als dat dan niet in het overzicht van klachten terechtkomt, maar dat de inspectie dan ook gewoon meteen ingrijpt. Als een probleem bij het klachtenmeldpunt terechtkomt, kan de inspectie daar dan meteen bovenop duiken en maatregelen nemen?

Minister **Eurlings**: Het zal als volgt gaan werken. Er komt een klacht binnen. Het klachtenmeldpunt spreekt de ondernemer aan en wil terughoren wat er met die klacht is gebeurd. Genoteerd wordt of die naar tevredenheid is afgehandeld of dat er niets mee is gebeurd. Deze informatie wordt onder andere naar de inspectie doorgespeeld. Als er dus een rotte appel is die gewoon klachten niet afhandelt, die bovengemiddeld veel klachten krijgt en er niets mee doet, dan kan de inspectie die ondernemer vervolgens bij zijn jasje grijpen. Dan kan de inspectie daar bovenop gaan zitten, zowel met mysteryguests in de auto zelf als ook op bedrijfsniveau met inspecties op de weg en met inspecties bij het bedrijf. Zo kun je dus de verschillende overheidsinstrumenten veel gerichter inzetten op die negatieve uitzonderingen in het taxibedrijf. Daarom denk ik dat het klachtenmeldpunt wel degelijk een toegevoegde waarde heeft. Maar goed, wij hopen ook dat onze verwachtingen de komende tijd in de praktijk zullen uitkomen.

Gevraagd is waarom wij de boordcomputer taxi (BCT) voorschrijven en niet alleen aangeven aan welke eisen een apparaat moet voldoen. Wij schrijven niet voor hoe dit middel eruit moet zien. Wij beperken ons juist tot het stellen van eisen waar de BCT aan moet voldoen. Het lijkt die andere discussie wel; het is ongelooflijk! De eisen zijn tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de sector en de fabrikanten. Als de bestaande taxiapparatuur voldoet aan de voorgeschreven eisen, dan kan de fabrikant die apparatuur laten goedkeuren door de RDW. Dat is dan wel de check. Uiteindelijk zal dat moeten gebeuren.

De **voorzitter**: Mijnheer Mastwijk, ik zie dat u wilt interrumperen. Ik stel voor dat de minister eerst zijn betoog afmaakt. Als er dan nog tijd is, kunt u alsnog uw vraag stellen.

Minister **Eurlings**: Ik heb nog een laatste vraag te beantwoorden. Deze interessante vraag van de heer Aptroot gaat over de persoonsgebonden ondernemersvergunning. Ik vind het eigenlijk wel een terecht punt dat de mogelijkheid moet worden voorkomen dat mensen die een sanctie opgelegd krijgen, van bv veranderen en vervolgens weer frisch und fröhlich de weg op kunnen. Het is in beginsel mogelijk om een vergunning op naam te stellen, maar ik vraag de Kamer om even de tijd te mogen nemen om de wenselijkheid, onwenselijkheid en mogelijke complicaties hiervan nader te bezien. Ik wil dat doen, omdat ik het wel een interessante gedachte vind. Ik wil bekijken of wij op die manier vergunningen zouden kunnen verlenen. Ik kom graag schriftelijk op dit punt terug.

De **voorzitter**: De heer Mastwijk heeft nog een vraag voor u.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb het punt dat de heer Aptroot aanroerde in een eerder debat met mevrouw Huizinga ook eens aangekaart. Het betreft hier het volgende. Het is mogelijk dat een taxiondernemer alle gegevens kan leveren die nodig zijn voor de fiscus, voor de controle van de rust- en rijtijden en alles wat daarmee annex is, maar dat hij daar geen boordcomputer voor gebruikt. Hij heeft natuurlijk andere apparatuur die ook naar de naam computer luistert. Maar daar sturen wij dus op output en niet op het gebruikte middel? Als een taxicentrale de gevraagde gegevens kan leveren, voldoet zij dan aan de eisen?

Minister **Eurlings**: Wat nodig is in de huidige voorstellen, is een elektronische handtekening. Die zal dus wel nodig zijn om het ook rechterlijk valide te laten zijn. Ik kijk eventjes naar mijn rechterkant, want ik moet eerlijk zeggen dat ik onvoldoende kennis heb van de gedetailleerde technieken. Maar dat betekent dus dat je wel die BCT nodig hebt. Je moet apparatuur hebben die voldoet aan de functionele eisen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik begrijp de minister als volgt. Als een taxichauffeur aan de functionele eisen voldoet en een bonnetje geeft waarop alle gegevens keurig staan, zoals de prijs, de tijd, het aantal kilometers, het autonummer en de naam van de taxichauffeur, dan is het oké. En hoe ze het regelen, moeten ze zelf weten.

Minister **Eurlings**: Daarop is het antwoord gewoon «ja». Het is nodig dat de gegevens betrouwbaar zijn, dat er een digitale handtekening is en dat er sprake is van een betrouwbare opslag. Als je daaraan voldoet, dan is het oké.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor de beantwoording in tweede termijn. Ik heb negen toezeggingen geteld en zal die nu voorlezen.

- De minister laat in de Handboeken Professioneel aanbesteden contractvervoer het gebruik van winterbanden opnemen en informeert de Kamer over de campagne in de richting van de contractvervoerbranche om het gebruik van winterbanden te bevorderen.
- De minister stelt eind 2010 een onderzoek in naar de toereikendheid van de hoogte van het maximumtarief en bericht de Kamer over de resultaten daarvan.
- De minister bericht de Kamer zodra er duidelijkheid is over de vraag op welke termijn het dubbeltariefsysteem kan worden ingevoerd.
- De minister stuurt het voorstel tot wijziging van de taxiwetgeving voor het zomerreces naar de Kamer.
- De minister laat de Kamer schriftelijk weten wat de achtergrond was van het monopolie van de Sdu ten aanzien van de werkmap rij- en rusttijden.
- De minister zal de Kamer bij de indexering van de maximumtarieven steeds de cijfers van de NEA-index presenteren.
- De minister bericht de Kamer schriftelijk over het aantal inspecties op de taximarkt in 2009.
- De minister zal de Kamer informeren als cijfers uitwijzen dat slecht gedrag van taxichauffeurs zich vanuit Amsterdam verplaatst naar Almere.
- De minister bericht de Kamer schriftelijk over de mogelijkheid om bij het verlenen van de ondernemersvergunningen te kijken naar de persoon die de vergunning aanvraagt.