

4

Kwaliteit taxivervoer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet personenvervoer 2000, houdende regels ter bevordering van de kwaliteit in het taxivervoer (32424).**

De **voorzitter**:

Ik heet de minister van harte welkom.

De eerste spreker, mevrouw Van Gent, is nog niet aanwezig. De heer Bashir is er wel, dus hij mag het spits afbijten.

De algemene beraadslaging wordt geopend.



De heer **Bashir** (SP):

Voorzitter. Het is inmiddels elf jaar geleden dat de taxi-markt werd geliberaliseerd. Iedereen is het erover eens dat de liberalisering een regelrechte ramp is geweest. De belofte was dat er meer kwaliteit voor minder geld zou komen. Het tegenovergestelde bleek waar te zijn, namelijk: minder kwaliteit voor veel meer geld.

Het voorliggende wetsvoorstel is een goede stap vooruit. Het wetsvoorstel geeft gemeenten meer mogelijkheden om aanvullende eisen te stellen aan de taxibranche. Volgens deze minister en haar voorganger gaan we nu, na jarenlang praten, echt iets doen aan de taximarkt. Op dit punt begint ook meteen de kritiek van de SP-fractie. De minister gaat zelf niets doen. Zij zal door middel van deze wetswijziging een aantal gemeenten de mogelijkheid bieden om iets te doen. Sinds januari 2011 hebben we 418 gemeenten. Als dit wetsvoorstel wordt aangenomen, kunnen straks maar liefst vier gemeenten extra maatregelen treffen. Waarom zijn dat slechts vier gemeenten? In veel meer gemeenten spelen namelijk problemen die vergelijkbaar zijn met die van de vier grote steden Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht. De minister stelt dat de vier gemeenten de mogelijkheid krijgen om aanvullende maatregelen te treffen. Als dat niet nodig is, hoeven ze niets te doen. Waarom wil de minister de andere 414 gemeenten ook niet de mogelijkheid bieden om iets te doen?

Deze minister zegt vol trots dat zij met deze wetswijziging de kwaliteit en de gediplomeerdheid onder chauffeurs gaat bevorderen. De SP-fractie deelt volledig de analyse dat het verbeteren van de kwaliteit van de chauffeurs cruciaal is om te komen tot een structurele oplossing. Ik snap alleen echt niet dat deze minister tegelijkertijd de vakbekwaamheidseisen van chauffeurs wil gaan afbreken. Straks kunnen grote groepen taxichauffeurs zonder onafhankelijke toetsing alsnog hun chauffeurspas halen. Hoe rijmt de minister "meer kwaliteit" met "minder kwaliteitseisen"? Wat de SP-fractie betreft is dat onbegrijpelijk. Graag een helder antwoord op deze vragen.

Een van de belangrijkste middelen die de gemeenten straks krijgen is de mogelijkheid om taxichauffeurs te verplichten, zich aan te sluiten bij een centrale. De SP-fractie vraagt daar al jarenlang om. We zijn daarom blij dat de minister met deze wetswijziging aan onze wensen tegemoetkomt. Immers, om de kwaliteit te verhogen, is het

belangrijk dat taxi's herkenbaar worden voor de klant. Als je één keer bent belazerd door een chauffeur met een rood daklicht, neem je de volgende keer mooi een andere taxi. Heel veel mensen nemen incidenteel een taxi, zoals toeristen. Dit werkt dus alleen voor de reguliere, vaste klanten.

Het is nog veel belangrijker dat mensen een klacht kwijt kunnen als zij daadwerkelijk zijn belazerd of geschoffeerd. Daarom heeft de SP-fractie aangedrongen op het oprichten van een goede klachtencommissie. Mede dankzij een aangenomen motie van mijn voorganger, Emile Roemer, is er nu al een aantal jaren een Landelijk Klachtenmeldpunt Taxivervoer. Het enige probleem is dat dit meldpunt een klacht alleen mag doorgeven aan het betreffende taxibedrijf. Verder gebeurt er niets. Kortom: de taxibedrijfsjes die fout bezig zijn en waartegen moet worden opgetreden, staan niet echt op hun benen te trillen voor zo'n tandeloze tigger.

Dit probleem is al jaren bekend, ook bij de minister. Dus: minister, doe er nu eens iets aan! Het kabinet zegt hierover in overleg te zijn met de sector, maar hoelang moet dat nog duren? Geloof mij nu, iedere eerlijke taxichauffeur – dat zijn er gelukkig nog steeds heel veel – is het met de SP-fractie eens: je moet de rotte appels kunnen aanpakken. Dat kan niet met een tandeloze tigger. Wanneer gaat de minister regelen dat het landelijke klachtenmeldpunt taxivervoer ook sancties kan opleggen bij overduidelijke overtredingen? De sancties moeten duidelijk zijn en bij problemen gewoon kunnen worden opgelegd. Graag krijg ik een heldere toezegging. Dit kabinet, inclusief de gedoogpartner, heeft altijd de mond vol van strenger straffen, maar het lijkt erop dat wij hier steeds de andere kant opkijken, terwijl er zeer serieuze wantoestanden zijn. Dus: ophouden met wegstijgen en eindelijk optreden!

De heer **Aptroot** (VVD):

Meent de heer Bashir echt dat het landelijk klachtenpunt, dat door de taxibranche zelf is opgezet – daarvoor prijs ik de branche; ik vind dat heel goed – sancties moet kunnen opleggen? Ik vind dat de taxivergunning, de ondernemersvergunning, de chauffeurspas en de erkenning van de groep door de overheid moeten worden geregeld. Daar strekken de voorstellen van het kabinet en de minister ook toe. Wij gaan toch niet een onafhankelijk klachtenmeldpunt, dat van de branche is, allerlei bevoegdheden geven alsof het een overheid of een rechter is?

De heer **Bashir** (SP):

De onafhankelijke klachtencommissie kan op dit moment alleen de klachten die zij ontvangt, doorgeven aan het desbetreffende bedrijf. Dat is volgens mij veel te weinig, want verder kan de commissie niets. De klachten worden vervolgens voor kennisgeving aangenomen en het bedrijf kan gewoon blijven functioneren. Je moet iets achter de hand hebben; vandaar mijn verzoek aan de minister om sanctiemogelijkheden te geven aan de klachtencommissie.

De heer **Aptroot** (VVD):

Is het dan niet logischer als de consument, die straks uit de nieuwe taximeter het bonnetje krijgt waarop de taxi, het bedrijf, de taxichauffeur en alle ritgegevens zijn vermeld, bij reële klachten naar de gemeente kan gaan? Die kan immers zeggen dat een bepaalde groep straks niet meer wordt toegelaten. Wij moeten toch niet nog iets

Bashir

extra's oprichten namens de private initiatieven en bevoegdheden die wij al geven aan de gemeenten en de Inspectie Verkeer en Waterstaat?

De heer **Bashir** (SP):

Er is al een klachtencommissie. Na jarenlang aandringen van de SP-fractie is die er gekomen. Het is echter een tandeloze tijger, want zij kan weinig doen. Als je de commissie de bevoegdheid geeft om te kunnen optreden – dat zullen ook de taxibedrijven waarderen, want geloof mij, er zijn heel veel eerlijke taxichauffeurs en die zijn die lui gewoon zat – dan kan zij ook een keer iets gaan doen. Op die manier bevorder je dat de taxiwereld zelf opschonend gaat optreden.

Voorzitter. Als laatste het belangrijkste punt: de reden waarom het zo ontzettend is misgegaan in de taxibranche is gelegen in het feit dat er geen maximumaantal taxi's meer kan worden afgesproken door een gemeente. Immers, teveel taxi's betekent dat hetzelfde aantal ritten moet worden verdeeld over veel meer chauffeurs. Dat heeft geleid tot talloze problemen. De minister doet echter niets om de echte oorzaak van de problemen aan te pakken. Zij stelt namelijk heel duidelijk dat gemeenten geen enkele mogelijkheid krijgen om een maximumaantal taxi's te bepalen voor hun eigen gemeente. Het grote probleem is namelijk dat er veel te veel taxi's zijn. In Amsterdam zijn er bijvoorbeeld duizenden taxi's te veel en met vier keer zoveel chauffeurs moet hetzelfde aantal ritten worden verdeeld. Dat zorgt ervoor dat chauffeurs veel te hoge prijzen vragen, dat ze korte ritten weigeren, dat er veel te veel onderlinge agressie op taxistandplaatsen is en dat veel chauffeurs frauderen met hun rittenadministratie. De vele eerlijke taxichauffeurs kunnen met zulke collega's moeilijk rondkomen. Deze langverwachte wetswijziging zal daarom slechts een lapmiddel zijn, want het echte probleem blijft immers bestaan.

Daarom roep ik de minister ertoe op om gemeentes alsnog de mogelijkheid te geven om een maximumaantal taxi's vast te stellen. Dat kan bijvoorbeeld door gemeentes de mogelijkheid te geven om een maximum te stellen aan het aantal taxicentrales, maar ook aan het aantal taxi's binnen een taxicentrale. Anders is dit langverwachte taxiplan slechts een druppel op de gloeiende plaat.

De heer **Verhoeven** (D66):

De economie en markten zijn dynamisch. Er zijn ook wel eens periodes waarin er te veel kappers of supermarkten zijn, maar daaraan hebben gemeentes ook geen maximumgrenzen gesteld. Hoe wil de heer Bashir zijn maximumgrens, zijn maximumaantal, onderbouwen? Hoe kun je komen tot een goede en kloppende bovengrens voor het aantal deelnemers op de markt? Dat is toch helemaal niet mogelijk; dat doet de markt toch zelf?

De heer **Bashir** (SP):

De markt heeft het hierbij overduidelijk niet zelf gedaan. Iedereen is het erover eens dat doordat de taximarkt geliberaliseerd is, er juist veel meer taxi's zijn gekomen. Wij verwachtten dat wij veel meer kwaliteit voor een lagere prijs zouden krijgen, maar het tegenovergestelde is waar gebleken. Wij moeten namelijk steeds hogere ritprijzen betalen, om de eenvoudige reden dat taxichauffeurs het aantal ritten dat zij voorheen reden nu met veel meer taxichauffeurs moeten delen. Zij moeten dus wel hogere prijzen vragen om toch nog rond te komen; zij moeten wel korte ritten weigeren om rond te komen, omdat lange rit-

ten nu eenmaal lucratiever zijn. Om die reden is het veel slimmer om ervoor te zorgen dat gemeentes een maximumaantal taxi's kunnen vaststellen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Welk maximumaantal taxi's wil de heer Bashir in de stad Rotterdam toestaan?

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb net heel duidelijk gezegd dat de SP-fractie gemeentes de mogelijkheid wil geven om zelf het aantal taxicentrales en het daarbij behorende aantal taxi's vast te stellen. Het is niet aan ons om te bepalen hoeveel taxi's in Rotterdam moeten rijden, want dat kan de gemeenteraad het beste beoordelen.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Bashir heeft aan het begin van zijn betoog gezegd dat de minister niks doet; de minister laat het allemaal aan gemeentes over, zij doet niks. Nu zegt de heer Bashir een paar minuten later: nee, de gemeenten moeten maar een maximumaantal bepalen. Dat zegt hij omdat hij het zelf niet weet. Dat is heel erg tegenstrijdig. Wat is het aantal taxi's dat in Rotterdam zou zorgen voor een kwalitatief goed productief, zonder te veel ritten? Ik wil graag een aantal horen van de heer Bashir.

De heer **Bashir** (SP):

Ik heb gezegd dat deze minister niets doet, omdat zij niet eens de mogelijkheid biedt. Zij geeft maar vier van de 418 gemeentes de mogelijkheid om iets te doen aan de taximarkt, maar in de andere 414 gemeentes gebeurt helemaal niets. Ook als er wel iets gebeurt, worden er maar een paar regels gesteld zoals de verplichting om je aan te sluiten bij een taxicentrale. De gemeente kan echter niets doen aan het aantal taxi's zelf. Dat is mijn verwijt. Laten wij ervoor zorgen dat gemeentes de mogelijkheid krijgen om het zelf te bepalen. Daar kunnen zij gebruik van maken, maar dat kunnen zij ook niet doen. Daarmee zorg je ervoor dat de lokale overheid die het beste weet hoe de lokale situatie is, de boel een beetje meer kan reguleren.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik krijg graag een verduidelijking van de heer Bashir. Hij zegt dat gemeentes er niets aan kunnen doen, maar volgens mij hebben wij die bevoegdheid ook niet. Krachtens Europees recht mogen mensen in Nederland namelijk gewoon in een taxi rijden. Wij kunnen hoogstens aanvullende eisen stellen, zoals in dit wetsvoorstel wordt gedaan. Wij kunnen echter geen maximum aan het aantal taxi's stellen, want dat wordt door Europa verboden. Klopt dat volgens de heer Bashir?

De heer **Bashir** (SP):

Stel dat dit klopt – ik vind het namelijk veel te makkelijk om te zeggen: het mag niet van Europa – dan nog moet deze minister aan het werk. De partij van de heer Haverkamp heeft in het regeerakkoord afspraken gemaakt waarin staat dat het kabinet in Europa aan de slag moet om allemaal verdragen te wijzigen. Waarom zou dat hierbij niet kunnen, als dit het geval zou zijn? Ik leg de vraag graag voor aan de minister: klopt het dat zij geen bevoegdheden heeft en, zo ja, is zij bereid om onmiddellijk aan de slag te gaan om verdragen te wijzigen en ervoor te zorgen dat wij de mogelijkheden wél krijgen?

Bashir

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Bashir betreft hier de stelling dat het vandaag moet worden geregeld bij de behandeling van dit wetsvoorstel. Hij weet niet of het kan in Europees verband. Maar u weet toch ook dat het vergunningsstelsel in Amsterdam is afgeschaft, juist omdat er geen maximumaantal taxi's meer in Amsterdam mogelijk was? Wilt u dan terug naar de tijd waarin een chauffeur zich eerst voor twee tot drie ton in de schulden moet steken om weer een taxi te mogen besturen?

De **voorzitter**:

Mijnheer Haverkamp en mijnheer Bashir, u betreft mij beiden op een geheel bijzondere wijze in dit debat en dat heb ik liever niet. Voor je het weet maak ik deel uit van de regering. Als u elkaar nu gewoon in de derde persoon blijft aanspreken, dan komt alles goed.

De heer **Bashir** (SP):

De SP-fractie is ook geen voorstander van het feit dat vergunningen verhandeld worden. Nadat het vergunningstelsel was afgeschaft, is er een tussenvariant geweest. Taxibedrijven konden vergunningen verhandelen met als gevolg dat ze zich dik in de schulden moesten steken om een vergunning te kunnen kopen. Op het moment dat het vergunningstelsel werd afgeschaft waren heel veel mensen die net een taxivergunning hadden gekocht voor honderdduizenden euro's de pineut. Dat willen wij ook niet, maar dat wil nog niet zeggen dat je als gemeente niet een systeem kunt bedenken waarbij sprake is van bijvoorbeeld een wachtlijst voor mensen die in aanmerking willen komen voor een vergunning om te gaan werken als taxibedrijf.

Hiermee ben ik gekomen aan het eind van mijn bijdrage, voorzitter.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Gent wil graag als laatste spreken. Dus geef ik nu het woord aan de heer Verhoeven. O, hij was nog bezig met twitteren ... Wil hij liever dat mevrouw Van Gent eerst spreekt?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik houd rekening met de sprekersvolgorde.

De **voorzitter**:

Ik ook.

De heer **Verhoeven** (D66):

De eerste spreker is heel belangrijk. Als we allemaal later binnen komen zetten, wordt het zo rommelig. Dus ik zou er graag even over willen overleggen.

De **voorzitter**:

Ik dacht dat mevrouw Van Gent het u gezegd had, maar dat blijkt dus niet zo te zijn. Dan geef ik nu toch het woord aan mevrouw Van Gent. Wij zullen u niet meer storen, mijnheer Verhoeven. Ja, jongens, zo gaat dat hier soms.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik was inderdaad wat te laat binnen maar dat had te maken met een telefoontje dat ik echt even moest beantwoorden. Het is niet mijn gewoonte om te laat binnen te komen, maar dat weten de collega's ook.

Voorzitter. De aanleiding voor het debat dat wij vandaag voeren, was het tragische incident in 2009 waarbij een passagier na een klap van een taxichauffeur zo onfortuinlijk ten val kwam dat hij overleed. Het incident was de spreekwoordelijke druppel die de emmer deed overlopen. Het is dan ook goed dat de minister heeft onderkend dat er in de taximarkt te veel aan de hand is en dat de overheid de touwtjes moet aantrekken. Van mijn fractie mag de minister op alle punten doorgaan. Ik ben alleen bang dat de hoofdoorzaak van de problemen die zich voordoen er niet mee wordt weggenomen. En dat is dan in onze ogen het veel te grote aantal taxichauffeurs. Ten onrechte wordt de taximarkt als een gewone markt beschouwd waar vraag en aanbod tot een evenwicht leiden. Dat evenwicht is echter nooit ontstaan omdat de taximarkt geen gewone markt is. Zijn taxi's bijvoorbeeld op prijs gaan concurreren? Nee, want zo werkt dat niet. De zaterdagse stapper of de haastige treinreiziger op de taxi-standplaats gaat nu eenmaal niet eerst een uitgebreid wakenonderzoek doen. Mensen zoeken over het algemeen hun bakker ook niet uit op de prijs van het brood maar op de smaak van het brood. Taxi's met joekels van plakletters op hun portieren die goedkope ritjes aanprijzen zijn een zeldzaamheid. De wettelijke maximumprijzen werden dan ook in een mum van tijd minimumprijzen. Alhoewel de sector, zeker in de grote steden, een beroerd imago heeft, is het overgrote deel van de taxichauffeurs in Nederland te goeder trouw. Niet alleen klanten zijn de dupe geworden van de liberalisering maar ook de chauffeurs. Die proberen gewoon vaak in loondienst bij een taxibedrijf op een nette manier een goede boterham te verdienen, maar de concurrentie van met name zelfstandige rijders is enorm toegenomen. Vaak juist op drukke momenten waarbij geprobeerd wordt de krenten uit de pap te vissen. Het grote aandeel en de achterblijvende vraag leiden voor veel chauffeurs niet meer tot een leefbaar inkomen waarbij een uromzet van soms € 20 niet ongebruikelijk is. Dat is natuurlijk geen vetpot. Juist de vrije rijders die geen uurloon bij de baas verdienen, zullen dan in de verleiding komen de omzet op te krikken door om te rijden, exorbitante prijzen te vragen en korte ritten te weigeren. De concurrentie is uit de hand gelopen. Het zou veel beter zijn als gemeenten net als vroeger bij machte zouden zijn het aantal chauffeurs in hun stad te reguleren zodat er voor iedereen een behoorlijk salaris te verdienen valt. Als iedereen nu meer ritten krijgt, kan de prijs ook op een redelijk niveau blijven. In een beschermde markt, zoals wij die ook voor het openbaar vervoer kennen, mag bovendien verwacht worden dat de kwaliteit uitstekend is.

Dat gezegd hebbende, zijn de voorstellen van de minister een stap vooruit. Mijn fractie stemt in met de voorstellen om de gemeenten meer grip te geven op de lokale taximarkt. Het is heel goed dat zij meer bevoegdheden gaan krijgen ten aanzien van de taximarkt, kwaliteitsregels voor herkenbaarheid en regels rond klachtenprocedures. Ik juich het allemaal toe. Heel belangrijk vind ik bovendien de mogelijkheden die gemeenten krijgen om een vervoersplicht in te stellen. Ik denk dat weinig zo schadelijk is voor het imago van de sector als chauffeurs die een rit weigeren omdat ze die te kort vinden. Ik schrijf dat verschijnsel overigens toe aan de overload aan vrije rijders, die nu eenmaal een uromzet proberen te draaien in een overvolle markt, waardoor het weigeren van ritten welhaast een overlevingsvoorwaarde is. Goed dat de minister de ruimte geeft om het verschijnsel aan te pakken,

Van Gent

maar het is jammer dat de oorzaak niet wordt weggenomen.

Mijn fractie steunt de minister in haar voorstel om groepsdwang toe te passen, al is het maar omdat de grote steden hier zelf om hebben gevraagd, maar ik twijfel er wel aan of de verwachtingen van de minister niet wat al te hooggespannen zijn en of er geen pittiger ingrijpen in de markt nodig is. Het kritische oordeel van de Raad van State heeft mij aan het twijfelen gebracht. De raad is er niet erg van overtuigd dat het model van groepsvorming de marktmacht van taxichauffeurs in voldoende mate zal corrigeren. In de eerste plaats veronderstelt de minister dat chauffeurs die samen in een groep moeten opereren elkaar zullen corrigeren op wangedrag. Dat help ik haar hopen. Laten wij maar eens kijken of dat ook zo gaat werken. Ik moet erbij zeggen dat ik er niet per se van overtuigd ben dat 30 boefjes die gedwongen worden om samen te werken, plotseling engeltjes worden omdat zij in een groep werken, terwijl het achterliggende probleem, het veel te grote aantal chauffeurs, niet wordt aangepakt. De BV Bandiet, de 30 boefjes die met elkaar een groep vormen, is makkelijk opgericht. Kan de minister mij nog eens uitleggen hoe de controlerende mechanismen binnen zo'n groep in haar ogen gaan werken?

In de tweede plaats ziet de minister het voordeel van de werking van het reputatiemechanisme. Als een groep chauffeurs er een potje van maakt, dan zullen klanten zich van zo'n groep afkeren, zo is de veronderstelling. Het lastige is dat de straatmarkt helemaal niet zo in elkaar steekt. Als je op straat een taxi aanhoudt, ben je blij dat er toevallig net eens langskwam. Dan ga je echt niet eerst kijken en controleren wie nou precies de aanbieder is. Als je op een standplaats een taxi nodig hebt, pak je gewoon de voorste. Ik zie dus niet goed hoe dat reputatiemechanisme gaat werken. Ook op dat punt krijg ik graag een toelichting van de minister.

De mogelijkheid om tot chauffeursvorming over te gaan komt niet tegemoet aan het probleem dat gemeenten geen invloed hebben op het aantal taxi's, hetgeen niet heeft geleid tot lagere prijzen, maar juist tot slechte kwaliteit in combinatie met een schaars belegde boterham.

Alhoewel in dit wetsvoorstel geen voorstellen worden gedaan rond de tariefstructuur, wil ik er toch iets over kwijt. Tijdens een algemeen overleg heb ik al eens aangegeven dat het wat GroenLinks betreft niet nodig is om een dubbeltariefstructuur in te voeren, waarbij het element "tijd" opnieuw wordt geïntroduceerd. Ik kom wel even terug op een eerder voorstel van mij om klanten meer inzicht te geven in de harde gegevens van hun reis: route, prijs, nummer van de taxi, dat soort zaken. Dit lijkt mij des te relevanter nu klanten gebruik kunnen gaan maken van het nieuwe, landelijke klachtenmeldpunt. Een geprinte bon is dan onontbeerlijk voor de bewijslast. Een boordcomputer print zo'n bon standaard uit, maar de introductie van deze computers laat op zich wachten. Van de minister hoor ik graag wat er aan de hand is. Waarom duurt dit allemaal zo lang? Ik overweeg op dit punt een motie. In de periode van staatssecretaris Huizinga heb ik al eens voorgesteld om de TomTom in de taxi zo in te richten, dat er perfecte reizigersinformatie uitkomt: de snelste reis voor de juiste prijs, zonder omdraaiingen. Dat die boordcomputers gaan werken, is voor ons echt van groot belang. Voor ons is ook cruciaal dat wordt gekeken naar het beperken van het aanbod aan chauffeurs. Dat is niet om de markt te verzieken maar om de markt te verbeteren. Er

zijn nu te veel chauffeurs, waardoor de spoeling te dun wordt en wantoestanden ontstaan in de taxibranche.

De voorzitter:

Nu is dan toch echt het woord aan de heer Verhoeven. Ik zou haast zeggen "the one and only", maar er zijn nog wel meer Verhoevens.



De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter, dank u wel. When in Amsterdam, "do not use a taxi unless there is no alternative": wanneer je in Amsterdam bent, gebruik dan geen taxi, behalve wanneer je geen andere optie hebt. Het zijn niet mijn woorden, maar van de website wikitravel.com. Daar wordt de toerist geadviseerd om geen taxi te nemen.

Het moge duidelijk zijn dat het taxivervoer vooral in onze hoofdstad heel wat te wensen overlaat. Wat gebeurt er met onze gasten, zakelijke bezoekers en toeristen? Ze kunnen niet in een taxi omdat de chauffeur de rit te kort vindt. De taxichauffeur kent de weg niet, en soms ook de Nederlandse taal niet. In ruil daarvoor rijdt hij om en vraagt een veel te hoge rekening.

In sommige steden, bij stations en bij uitgaanscentra, is het taxivervoer niet wat het zou moeten zijn. Maatregelen zijn nodig. D66 is overwegend blij met de plannen van de minister om gemeenten meer mogelijkheden te geven om de kwaliteit te verbeteren en de problemen bij bijvoorbeeld de taxistandplaatsen aan te pakken. Hopelijk leidt de in het wetsvoorstel opgenomen vervoersplicht ook tot duidelijkheid bij de reiziger, zodat hij weet waarvoor hij kiest als hij de taxi in stapt, wat zijn rechten zijn en waar hij een klacht kan indienen als hij niet tevreden is of geschoffeerd wordt. We moeten echter ook niet doorschieten in gedetailleerde regelgeving. Wij willen geen overbodig oerwoud van regels voor taxichauffeurs. Wij willen wel de naleving van een aantal basisgedachten, beter gezegd: grondrechten.

In New York is het al zo en binnenkort ook in Amsterdam, dankzij de dynamische D66-afdeling aldaar. Heuse grondrechten voor taxipassagiers, zoals de volgende. Elke passagier wordt geaccepteerd. De taxi is schoon, heel en veilig. De reis verloopt via de kortste route. De chauffeur kent de weg en de Nederlandse taal. De trip is lawaai-vrij. Deze universele rechten van de taxipassagier kunnen op de ruit en achter de chauffeursstoel worden geplakt, zodat ze worden nageleefd en worden uitgedragen. Wat vindt de minister van dit idee? Gaat zij steden en gemeenten wijzen op deze New Yorkse en Amsterdamse aanpak, of wil zij er misschien zelfs voor zorgen dat de grondrechten nationaal van kracht worden?

Zoals gezegd, is D66 blij met dit wetsvoorstel. Wij hebben nog drie openstaande vragen, waarop wij graag een reactie krijgen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik ben het met de heer Verhoeven eens dat het New Yorkse systeem zo zijn voordelen heeft, dus het is begrijpelijk dat hij het hier wil introduceren. Wat zijn echter de sancties als er niet aan wordt voldaan? Een belangrijk probleem is nu dat er te veel vergunningen zijn, waardoor de spoeling dun wordt, allerlei wantoestanden plaatsvinden en eigenlijk niemand nog een goede boterham kan verdienen. Dit geldt zeker voor de grote steden. Wil de heer Verhoeven vergunningen intrekken als taxichauf-

Verhoeven

feurs zich niet aan de regels houden? Wil hij dat gemeenten het aantal vergunningen zelf kunnen bepalen? Of zijn het slechts mooie woorden die eigenlijk niks voorstellen omdat D66 marktwerking altijd zo omhelst?

De heer **Verhoeven** (D66):

Marktwerking en grondrechten hoeven elkaar niet te bijten. Mevrouw Van Gent schetst een aantal mogelijke sancties, die wat mij betreft helemaal aan het eind van het denken zitten. Uiteindelijk kun je natuurlijk best, al dan niet gekoppeld aan die grondrechten – daarvan heb ik er nu vijf genoemd – besluiten om een vergunning in te trekken. Laten wij echter beginnen met die grondrechten breed in de stad en in de taxi's op te hangen, zodat taxichauffeurs en -passagiers zich ervan bewust worden. Daarmee zetten we al een heel grote stap. Mevrouw Van Gent wil er gelijk een zware sanctie aan koppelen in het kader van marktregulering. Volgens mij hebben die twee dingen niet zo veel met elkaar te maken. De grondrechten moeten een breed gedragen gevoel zijn, waarbij zowel de chauffeurs als de passagiers weten dat ze bestaan en dat ze een goede basisgedachte vormen. Daarom heb ik ze ook zo genoemd: een basisgedachte.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik begrijp wel goed dat de heer Verhoeven deze voorwaarden in de wet wil opnemen voor het verkrijgen van een vergunning en dat erop moeten worden toegezien. De klant kan dit dan melden. In de New Yorkse taxi's heb je een nummer van de taxi en een nummer dat je kunt bellen als je daarover klachten hebt. Wil de heer Verhoeven dat systeem consequent in Nederland doorvoeren of gaat hij vriendelijk vragen om dit in te voeren en ziet hij dan wel of het gaat gebeuren?

De heer **Verhoeven** (D66):

Mevrouw Van Gent schetst twee stappen. Als je begint met het vriendelijk te vragen, kom je in heel veel gevallen al heel ver. Ik wil niet dat in deze wet de grondrechten letterlijk worden afgedwongen, zodat ze in elke gemeente vanaf nu verplicht zijn. Ik wil de gemeenten, die nu de ruimte hebben gekregen, stimuleren, dus vriendelijk vragen, om deze grondrechten toe te passen, zoals in Amsterdam van onderop, bottom up, al is gebeurd en zoals in New York ook goed werkt. Als blijkt dat dit in Amsterdam succesvol is en breder kan worden getrokken, gaan wij dit doen. Als vervolgens blijkt dat je daaraan nog bepaalde verplichtingen kunt koppelen, dan is dat een volgende denkstap. Mevrouw Van Gent wil beginnen met het eind. Zij wil meteen al de zwaarst mogelijke verplichtingsvorm. Dat willen wij niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik wil nergens mee beginnen. Dit soort zaken klinken mij zeer sympathiek in de oren. Het vriendelijk vragen en ook de marktwerking hebben in Nederland niet echt een betere taxibranche opgeleverd. Mijn indringende vraag aan de heer Verhoeven luidt daarom: als vriendelijk vragen niet helpt, zoals in het recente verleden door allerlei toestanden wel is gebleken, wat wil hij dan precies vastleggen in de vergunning en hoe gaat hij dat controleren? In New York bestaat voor de taxi een vrij strikt vergunningstelsel. Je moet aan allerlei voorwaarden voldoen voor je überhaupt een vergunning krijgt. Dus wat wil de heer Verhoeven nu precies? Ik dreig nergens mee, maar ik wil het net als de heer Verhoeven keurig netjes rege-

len, voor de chauffeurs en voor degene die van de taxi gebruikmaakt.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik wil beginnen met het idee van de grondrechten breed bekend maken en in de hoofden en harten van mensen brengen, bij zowel de chauffeurs als de passagiers. Wij kunnen vervolgens best bekijken of die moeten worden gekoppeld aan de vergunningen à la het systeem in New York. Dat is een prima idee, maar dat wil ik in dit debat niet landelijk opleggen aan gemeenten. Dat moeten gemeenten zelf kunnen. Of het wetsvoorstel daartoe de mogelijkheid biedt, kan ik in dit stadium niet precies overzien, maar ik denk dat het de gemeenten meer ruimte biedt, ook om deze koppeling te leggen tussen vergunning en grondrechten.

De heer **Bashir** (SP):

Wat de heer Verhoeven grondrechten noemt, hadden wij al moeten hebben. Van al de punten die de heer Verhoeven als grondrechten noemt, hadden wij van de taxichauffeurs mogen verwachten dat zij die allang hadden gerealiseerd, zodat wij daarover niet eens meer hadden hoeven praten. Blijkbaar gebeurt dat niet. Nu kan de heer Verhoeven ze wel weer betitelen als nieuwe grondrechten die moeten worden opgelegd, maar zolang er nog geen handhaving is, hebben wij nog steeds niets aan die grondrechten. Hoe gaat de heer Verhoeven ervoor zorgen dat die grondrechten van hem, zoals hij die zo mooi heeft bedacht, ook worden nageleefd?

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Bashir heeft de neiging om weer in het verleden zijn gelijk te halen. Ik begin vandaag na te denken over de situatie nu en kijk vooruit hoe wij die kunnen verbeteren. Ik vind het een goed idee om de grondrechten, waaraan in New York en Amsterdam wordt gewerkt, in dit debat te noemen als een positieve manier om het in verschillende gemeenten breder te trekken. Daarin kan de minister een rol spelen. Zo bedoel ik het. De universele rechten van de mens bestaan ook en die worden ook niet altijd door iedereen nageleefd, terwijl wel iedereen een begrip en een gevoel heeft dat ze bestaan en dat ze belangrijk zijn. Heel in het klein zou je in dit dossier de vergelijkbare waarde van de grondrechten van de taxipassagier kunnen zien: als iets dat wij in ieder geval beschouwen als een gedeelde waarde. Ook bij de taxichauffeurs moet dat een gedeelde waarde worden. Dat kun je bereiken door te beginnen met ze op te stellen en uit te dragen.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Verhoeven spreekt over het in het verleden behalen van je gelijk. Daarom gaat het niet. Het gaat hier om lessen trekken uit het verleden. Als wij zien hoe weinig er de afgelopen elf jaar is gebeurd op het terrein van handhaving, terwijl tegelijkertijd de problemen groten-deels zijn blijven bestaan, dan moeten wij daaruit de conclusie trekken dat het nu wel genoeg is geweest en dat er nu wat moet gebeuren. Je kunt wel nog een keer elf jaar de markt het vertrouwen geven, zoals de heer Verhoeven doet, maar volgens mij is het nu genoeg geweest. Dat zou ook de D66-fractie zich moeten aantrekken. Mijn vraag is dan ook de volgende. Hoe lang moeten wij nog wachten voordat ook D66 inziet dat je niet zo maar losse dingen kunt roepen zonder er ook echt sancties tegenover te stellen?

Verhoeven

De heer **Verhoeven** (D66):

Wij zijn ook van mening dat een heleboel dingen beter moeten in een heleboel steden in Nederland waar taxi's rijden. Daarom zijn wij nu juist zo blij met dit wetsvoorstel, in de zin dat dit de gemeenten een veel breder pakket aan maatregelen biedt, waaruit zij zelf kunnen kiezen, om te kunnen handhaven. Want dat is wel degelijk aan de orde als je gaat werken met de zaken die in dit wetsvoorstel staan. Daarmee bieden wij gemeenten de mogelijkheid om strakker te handhaven. Wij doen dat niet landelijk, maar via de gemeenten. Met dit wetsvoorstel doen wij iets heel verstandigs, namelijk het probleem oplossen waar het speelt. Dat is wat D66 altijd graag wil. Het probleem speelt op het niveau van de gemeente. Hoe erg het probleem is, verschilt heel erg tussen gemeenten. Daarom is het goed dat de gemeenten de mogelijkheid krijgen om bepaalde dingen te doen, maar ook om bepaalde dingen niet te doen. Gemeenten leggen sancties op; niet wij hier in de Tweede Kamer.

De heer **Bashir** (SP):

De heer Verhoeven heeft op NU.nl gezegd dat de Nederlander zich niet moet schamen voor de taxi's die wij hier hebben. Ik concludeer uit de antwoorden en uit het feit dat de D66-fractie geen sancties wil opleggen als er overtredingen worden begaan, dat wij ons, als het aan D66 ligt, nog jarenlang moeten blijven schamen. Dat vind ik pas een schande.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het woord "schande" zal ik niet in de mond nemen, maar de heer Bashir zou zich moeten schamen voor de manier waarop hij mijn woorden heeft geïnterpreteerd en vervolgens heeft hergebruikt, want wat hij zegt, klopt niet. Wij zijn helemaal niet tegen sancties, maar wij zijn niet voor sancties die landelijk voor elke gemeente strak worden opgelegd, zoals de heer Bashir wil. Wij zijn voor sancties die een gemeente kan opleggen, passend bij de situatie. Dat wordt nu breder mogelijk met dit wetsvoorstel.

Het wetsvoorstel geeft grote gemeenten de mogelijkheid van aanvullende eisen en extra garanties, zowel voor individuele chauffeurs als voor de toegelaten taxiorganisaties, de TTO's. Dat is prima, mits deze eisen redelijk en proportioneel zijn, zodat meer dan een paar taxibedrijven eraan kunnen voldoen, ongeacht hun grootte. Anders raakt de markt op slot.

In het wetsvoorstel staat ook dat gemeenten een minimumnorm dienen te stellen voor het aantal groepsverbanden binnen hun grenzen. Mijn vraag aan de minister is, wat het absolute minimum is wat haar betreft. Wat kunnen gemeenten doen als het aantal toegestane taxiorganisaties onder dit minimum zakt? Ik zie dan voor mij dat de gemeente groepsverbanden zou gaan splitsen of er zelf een aantal zou opstarten, als het aantal onder het minimum komt. Dan krijg je dus de TCA, de TCB en de TCC. Graag een reactie van de minister op de vraag hoe dit dan zou moeten lopen.

Het volgende punt is de handhaving. Veel van de genoemde maatregelen staan of vallen met een goede handhaving. Mijn collega van de SP wees daar zojuist ook op. Groepsdruk alleen is niet genoeg om de soms hardnekkige problemen op te lossen. Hoe gaat de minister handen en voeten geven aan de handhaving? In dit geval bedoel ik dat letterlijk. Is bijvoorbeeld extra politie-inzet nodig? Is de minister het met mij eens dat de zogenaamde mysterygusting – dat is een ook een vorm van hand-

haven, namelijk controleren – een goede oplossing is om extra politie-inzet te voorkomen en toch de kwaliteit in de gaten te houden?

Zoals gezegd, taxichauffeurs haten overbodige regeltjes, en dat is terecht. Ook de reiziger heeft niets aan een parse krokodil naast zich op de achterbank. Groepsvorming en extra kwaliteitseisen hebben een functie, maar geven ook bureaucratie. In een stad als Amsterdam, toch het Sodom en Gomorra van het taxivervoer, zijn zware regels nodig. Andere gemeenten – dat noemen wij maatwerk – kunnen misschien af met minder ingrijpende maatregelen. De taximarkt moet wel toegankelijk blijven voor goedwillende taxichauffeurs, in kleinere gemeenten ook als zij alleen rijden, zonder ingewikkelde regelgeving en zonder disproportionele heffingen die ook nog eens overbodig zijn. Dan gaat de deur naar de taximarkt op slot en worden goedwillende taxichauffeurs melkkoeien. Hoe gaat de minister dit gevaar ondervangen en hoe zorgt zij ervoor dat gemeenten de kosten en de heffing in de hand houden?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Het lijkt nu alsof er alleen in Amsterdam problemen zijn. Die wil de heer Verhoeven wel oplossen, maar ik kan hem zeggen dat ik ook wel eens in een andere stad een taxi neem. Ik kom zelf uit Groningen. In welke taxi je ook stapt, als je een gesprek hebt met de chauffeurs, die meestal heel goed hun werk doen, dan klagen en mokken zij, volgens mij terecht, over het enorme aanbod op de taximarkt. Het is niet gereguleerd en er valt geen fatsoenlijke boterham meer te verdienen als dit op deze manier doorgaat. Eigenlijk verziekt dat de markt. Ik ben toch wel benieuwd hoe de heer Verhoeven daartegen aankijkt, want het gaat natuurlijk niet alleen om Amsterdam. Het gaat er ook om hoe wij in de rest van Nederland weer tot een goed taxibeleid komen, waarbij de passagier goed wordt bediend en de chauffeur een fatsoenlijke boterham kan verdienen. Ik wil hier graag een antwoord op.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Dat antwoord ga ik mevrouw Van Gent ook geven. Het is niet mijn bedoeling om te beweren – en het is ook niet de werkelijkheid – dat alleen in Amsterdam het probleem groot is. Overal in Nederland zijn er waarschijnlijk grote en kleine problemen met taxi's. Wij zijn blij met het feit dat elke gemeente naar aard en omvang van het plaatselijke probleem oplossingen kan kiezen uit de wet die de minister nu voorlegt.

Dan het aantal spelers op de markt. D66 gelooft niet blind dat alles goed gaat als je een markt maar de vrije hand geeft. Ik denk dat het taxidossier heeft bewezen dat deze markt niet perfect werkt. We zien dus helemaal geen probleem in een bepaalde vorm van regulering, maar een maximumaantal chauffeurs vastleggen opdat dit een goede boterham zou opleveren voor de chauffeurs die in de markt zitten, vinden wij een heel gekunstelde en statische manier om het op te lossen. Als de markt verandert, moet je immers elke keer die grens weer gaan aanpassen. Wij zien veel liever een goed gereguleerde markt met goed gedrag, maar ook met concurrentie op kwaliteit, zodat het aantal spelers zich aanpast aan de vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Voorzitter. Ik heb nog twee vragen aan de heer Verhoeven. Ten eerste: vindt hij dat de concurrentie tot nu toe op een goede manier gewerkt heeft? Ik doel met

Verhoeven

name op de passagiers. Zijn die er naar zijn mening beter van geworden? Mijn tweede vraag is: als de heer Verhoeven zegt dat gemeenten mogen gaan reguleren, wil hij dan de gemeenten ook de mogelijkheid geven om een maximum in te stellen, dat natuurlijk niet tot in de eeuwigheid geldig is? Je moet immers wel bezien hoe de markt zich ontwikkelt, maar je kunt een maximum stellen aan het aantal vergunningen dat wordt afgegeven.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik vind een maximumaantal geen aantrekkelijk en ook geen verstandig idee. Ik ga graag in op het eerste deel van de vraag van mevrouw Van Gent. Ze zei, zoals wel vaker, iets heel belangrijks. Ze had het over de consument. Wanneer gaat de markt goed werken? Als de consument weet wat hij krijgt, als de consument kan stemmen met zijn voeten en als de consument kan kiezen voor kwaliteit. Het is in die markt, al dan niet geliberaliseerd, misgegaan, omdat de consument die mogelijkheid niet had. Het is misgegaan door illegaal en zeer twijfelachtig gedrag van de chauffeurs, door allerlei vormen van handhaving die pleisters waren op tijdelijke problemen, maar die de consument, de toerist, de zakelijke bezoeker niet de mogelijkheid gaven om te zeggen: deze taxi wil ik niet of de volgende keer neem ik deze niet meer. In sommige steden moet je verplicht de voorste taxi pakken. Al dat soort zaken speelt een rol en dat heeft niets met marktliberalisering te maken. Het heeft echt met handhaving en met wangedrag te maken en ook dat zijn twee verschillende dingen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Het was een belangrijke vraag, maar het is geen belangrijk antwoord.

De heer **Monasch** (PvdA):

De vraag is toch of de heer Verhoeven niet wat verder wil meedenken. We quoteren de visserijvangst, we hebben bestemmingsplannen in gemeenten om het aantal winkels te beperken, dus waarom zouden we op enig moment niet ook kunnen zeggen: er zijn hier op dit moment genoeg taxi's? Dan kunnen we best een keer in de zoveel tijd evalueren of het genoeg is, maar juist het overaanbod heeft heel veel fout gedrag in de hand gewerkt. Ik zeg dat ook omdat ik mij zorgen maak dat nieuwe toetreders misschien straks wel helemaal niet meer kunnen toetreden. Ik wil open zijn om te bezien of er meer concurrentie nodig is, als dat mogelijk is, maar het is wel gebleken dat die openheid heeft geleid tot het slechte imago in een aantal steden waarop hier is gewezen, tot onderlinge intimidatie aan toe. Is het dan niet wijs om per jaar met bepaalde quota te werken? Als het nodig is om ze een jaar later weer te veranderen, dan kunnen we dat doen. Is dat niet een wijzere aanpak dan doorgaan op de weg die we zijn ingeslagen?

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Ik begrijp van de heer Monasch en ook van mevrouw Van Gent wel dat zij een verband leggen tussen het aantal taxichauffeurs en de onwenselijke praktijken die hebben plaatsgevonden. Dat is volgens mij wat ik nu twee keer hoor. Meedenken wil ik altijd, dus als de heer Monasch komt met een concreet voorstel, wil ik daarnaar kijken. Als hij echter een bepaalde bovengrens wil invoeren en vindt dat de gemeenten daartoe de mogelijkheid moeten krijgen, zegt mijn gevoel dat dit geen goede aan-

pak is. Een maximumaantal zegt immers niets over het gedrag van de spelers onder dat maximum en daar gaat het om. Als het maximum omhoog of omlaag gaat, wil dat nog niet zeggen dat het gedrag van de chauffeurs voor hun klanten ook zo veel beter wordt. Het gaat er veel meer om dermate vaak niet meer voor een bepaalde taxichauffeur te kiezen, dat deze een ander beroep zal moeten gaan zoeken; een beroep waar hij wel goed in is en waar hij wel veel klanten mee krijgt. Zo willen wij dit invliegen. Nogmaals, ik weet dat dat mechanisme in de huidige situatie nog niet helemaal uit de verf is gekomen en wij zijn dan ook blij met de wettelijke mogelijkheden voor gemeenten om dat mechanisme meer te gaan stimuleren in hun lokale markt.

Afsluitend wil ik nog opmerken dat wij waarde hechten aan proportionaliteit. Dat woord wordt in het wetsvoorstel ook vaak genoemd.

Ik heb nog twee vragen. Kan de minister aangeven in hoeverre steden voornemens zijn de regelgeving, de mogelijkheden van de wet, in te voeren? Heeft zij een beeld van welke gemeenten zullen overgaan tot verplichte groepsvorming?

□

De heer **De Mos** (PVV):

Voorzitter. Sinds de liberalisering van de taxiwereld in 2000 is deze branche in een diep dal geraakt. Vooral in de grote steden is er sprake van een forse toestroom van gelukzoekers en criminele randfiguren die de taximarkt ernstig bevuilde. Met de nieuwe Taxiwet gloort er echter hoop aan de horizon. In deze wet zijn twee aangenomen PVV-moties verwerkt. Zij gaan ervoor zorgen dat het beroep taxichauffeur weer een beroep wordt om trots op te zijn. Extreem hoge ritprijzen, het bedreigen van klanten, het onnodig omrijden en het weigeren van korte ritten behoren straks, dankzij de zogeheten mysteryguest, tot het verleden. Kan de minister er ook voor zorgen dat de mysteryguest gaat controleren op kennis van de Nederlandse taal van de chauffeurs, zodat klanten zich niet langer in het buitenland wanen? Een andere aangenomen motie van de PVV die is verwerkt in de nieuwe wet, is de realisatie van een waterdicht systeem tussen Justitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Dit systeem zal ervoor zorgen dat taxichauffeurs die in aanraking zijn geweest met justitie en die gezien de ernst van de gepleegde delicten niet op de taxi horen, uit de taxi worden geweerd. Zo verdwijnen de rotte appels en zal ook het aantal taxi's teruglopen.

Ik ben nog jong en een kinderhand is derhalve snel gevuld. Daarom heb ik nog wat kleine wensen ter verbetering van de taxibranche. Ik heb de minister in mijn schriftelijke vragen al laten weten dat de coketaxi's in Amsterdam welig tieren. Een kleine steekproef in de hoofdstad liet zien dat het wel erg gemakkelijk is om een lijntje te scoren tijdens een ritje. Ik zie het liefst dat de mysteryguest ook korte metten maakt met dit soort chauffeurs. De beantwoording van de minister was echter helder; zij wil niet dat de IVW wordt ingezet voor de opsporing van criminele activiteiten. Ik begrijp de minister doorgaans erg goed, maar zij moet het toch met mij eens zijn dat de mysteryguest na zo'n geestverruimend ritje tenminste de taxipas van deze cokechauffeurs zou moeten kunnen afpakken? Ook de taxipassen van chauffeurs die een deal maken met portiers van hotels en samen hotelgasten oplichten, moeten subiet door de mysteryguest kunnen wor-

De Mos

den afgenomen. Kan de minister mijn kinderhand vullen en dit toezeggen?

Dan kom ik bij het contractvervoer. Deze markt draait voor een groot deel op mensen die hun hele leven gewerkt hebben, vaak zelfs als beroepschauffeur. Zij vinden het leuk om een zakcentje bij te verdienen door iedere dag dezelfde route van A naar B te rijden. Daarbij valt bijvoorbeeld te denken aan schoolvervoer. Het is natuurlijk onzin om deze mensen terug te sturen naar de schoolbanken en hen te dwingen de benodigde extra papieren te behalen voor de taxipas. Hiermee verdrijven we deze mensen uit de markt en creëren we een nieuw probleem, namelijk een groot tekort aan taxichauffeurs voor het contractvervoer. Kan de minister een vrijstelling regelen voor de taxipas voor chauffeurs die louter en alleen werkzaam zijn in het contractvervoer?

De taxioorlog is ten einde en zoals altijd na een woelige strijd, likken de mensen hun wonden. In dit geval likken de goedwillende, hardwerkende taxichauffeurs, die zich voor de liberalisering diep in de schulden hebben gestoken voor het verkrijgen van een taxivergunning, het hardst hun wonden. Hun zuurverdiende taxivergunning, die voor de liberalisering in sommige gevallen kon oplopen tot maar liefst € 300.000, was plots niets meer waard. Hierdoor zitten veel taxichauffeurs nog steeds diep in de schulden. Wij horen geluiden dat ze niet bij de overheid terecht kunnen, terwijl falend beleid van de overheid ervoor heeft gezorgd dat zij zo diep in de problemen terecht zijn gekomen. Kan de minister met haar collega van SZW overleggen wat hieraan eventueel nog te doen is?

Ik heb ten slotte nog een tip van Flip. Deze wet valt of staat met de handhaving ervan. Ik zeg dan ook tegen de mensen dat zij ervoor moeten zorgen dat deze wet een succes wordt. It's up to you. De minister moet toezien op handhaving. Ik zou graag horen hoe zij die handen en voeten gaat geven.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik had een aantal weken geleden het genoegen om in de hoofdstad van Ethiopië, Addis Abeba, in een taxi te zitten. Er was geen taxameter. Ik wilde een gordel omdoen. Die was er niet. De chauffeur had bovendien een weinig orthodoxe rijstijl en er was wat gedoe bij het afrekenen. Dan ben je blij met de taxi's in Nederland.

Toch hebben mijn collega's er terecht op gewezen dat er ook in ons land in de afgelopen jaren veel kritiek is geweest op de kwaliteit van de taximarkt. Ik meen dat die kritiek terecht was. Uiteraard moet je altijd oppassen dat je niet alles op één hoop gooit. Juist de chauffeurs die zich slecht gedragen, schaden het imago van de taximarkt. Het lijkt mij van belang dat wij met elkaar bezien hoe wij de situatie kunnen verbeteren. Het moet beter. Met name de situatie in Amsterdam, inclusief het dodelijke incident daar, is uiteraard een heel vervelende situatie geweest. Mevrouw Van Gent noemde de situatie daar ook al. Ik ben daar ook persoonlijk een keer mee geconfronteerd. Dat was een surrealistische ervaring. Ik werd in Amsterdam geweigerd door een taxichauffeur. Toch was ik netjes gekleed en wilde ik een fatsoenlijke rit maken. De chauffeur wilde me niet meenemen. Binnen de kortste keren was er ruzie tussen de taxichauffeurs. De ander zei: jij bent aan de beurt. Plotseling verkeerde ik zelf midden in zo'n situatie. Je hoopt dat in ieder geval toeristen zo'n si-

tuatie niet meemaken. Zij kunnen immers ook nog eens niet volgen waar de discussie precies over gaat.

Ook in deze taxibranche moet het woord "reiziger" met een hoofdletter worden geschreven. Het kaf moet van het koren worden gescheiden. Het corrigerend vermogen binnen de taxibranche moet worden versterkt. In dat opzicht zijn wij blij met het wetsvoorstel dat nu voorligt. Wij steunen dat. Het biedt gemeenten kansen en instrumenten om de kwaliteit van de taximarkt binnen de gemeentegrenzen te bevorderen. Ze kunnen bijvoorbeeld kwaliteitseisen stellen. Wij zijn ook blij met de mogelijkheid tot verplichting van groepsvorming. Het zal uiteraard moeten blijken hoe dit in de praktijk zal werken. Dat moet goed worden gevolgd. Mijn fractie ziet echter op dat vlak mogelijkheden. Ik sluit mij wel aan bij de vraag van de heer Verhoeven over de handhaving. In dit opzicht heeft dit wetsvoorstel echter de steun van mijn fractie. Dat kan ik in de eerste termijn al aan de minister doorgeven.

Ik vraag wel aandacht voor de hele discussie over de tarieven. Die discussie zal verder moeten worden gevoerd. Ook daarover heeft mevrouw Van Gent al iets gezegd. Er wordt gesproken over een dubbel tariefsysteem. Dus niet alleen de factor afstand moet meewegen, maar er moet ook ruimte worden gelaten voor de factor tijd. Ik begrijp overigens de wens van de taxibranche om dit te bezien. Er wordt over gesproken. Wat is hierbij de stand van zaken?

Ik wijs nogmaals op een indringende wens van de fractie van de ChristenUnie. Wij vinden dat eigenlijk iedere taxipassagier recht heeft op een bonnetje waarop de ritgegevens staan. Zo kan de reiziger de ritprijs verifiëren. Er komt een ministeriële regeling rond de boordcomputer. In november heeft de minister gezegd dat die medio 2011 klaar zou zijn. Wat is de stand van zaken op dat punt?

Wij hebben het over service verlenen aan de klant. Er wordt in dat verband ook gediscussieerd over de wijze van betalen. Ook binnen de taxibranche vindt men het een heel aantrekkelijk perspectief als in de toekomst de mogelijkheid wordt gecreëerd om de taxirit met de ov-chipkaart af te rekenen. Ik realiseer mij heel erg goed dat de discussie daarover nog loopt. Wij vinden het echter wel verstandig om het wetsvoorstel dat nu voorligt te gebruiken om alvast de wettelijke mogelijkheid daarvoor te creëren, zonder dat die al verder wordt ingevuld. Die invulling zal wat ons betreft door middel van een ministeriële regeling moeten plaatsvinden als er te zijner tijd van deze mogelijkheid gebruik zou worden gemaakt. Er ligt een kans nu het wetsvoorstel voorligt en door het parlement in behandeling is genomen. Nu kunnen wij dit in de wet vastleggen. Daarom heb ik een amendement voorbereid. Dat is op stuk nr. 8 aan de Kamer voorgelegd. Voor alle duidelijkheid zeg ik erbij dat het ons er niet om gaat om de discussie over deze mogelijkheid te voeren. Dat zal allemaal nog wel zijn vervolg gaan krijgen. Wij willen wel alvast een wettelijke ruimte bieden. Mocht er te zijner tijd gebruik van worden gemaakt – wat mijn fractie wenst – dan is dat mogelijk. Dan hoeft daarvoor niet een apart wetstraject te worden opgestart. Zo zijn we praktisch bezig. Daarom heb ik dit amendement ingediend.

De heer **Aptroot** (VVD):

Toen ik daarnet het amendement van de heer Slob zag komen, schrok ik erg. Na het amendement nog een keer gelezen te hebben en de toelichting gehoord te hebben, begrijp ik dat de heer Slob alleen wil dat de minister een regeling kan treffen. Klopt dat? Ik ga ervan uit dat ook de

Slob

heer Slob vindt dat wij niet een ov-chipkaartpaal voor inchecken en uitchecken in elke taxi moeten krijgen; dat werkt natuurlijk niet. Daarnaast moeten wij de taxibranche niet met extra kosten opzadelen. Wat zou het voordeel zijn van het gebruik van de ov-chipkaart – dit geldt zeker voor buitenlanders – als straks wellicht met mobiele apparatuur geregeld wordt dat je ook kunt pinnen in de taxi? Ik wil van de heer Slob weten of het niet kostenverhogend werkt als wij weer allerlei dingen extra willen.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Dat is niet de bedoeling, dus de schrik van de heer Aptroot is niet nodig. Het gaat er meer om dat wij ruimte bieden voor een verruiming van de betaalmogelijkheden, ook wettelijk. Ik heb zelf gesproken met vertegenwoordigers van de taxibranche. Men ziet dit als een kans om extra klanten te trekken, omdat het drempelverlagend kan werken. Daarnaast kan er cash betaald worden of op andere manieren. Dit is gewoon een extra mogelijkheid. Bovendien gaan de technische ontwikkelingen op dit moment door, dus ik sluit niet uit dat dit de komende tijd standaard in taxi's aanwezig is. Voor alle duidelijkheid: het gaat mij niet om de discussie hierover, hoe interessant die ook is, maar om het volgende. Er ligt nu een wetsvoorstel. Laten wij deze wettelijke mogelijkheid erin zetten, dan kan het later indien nodig bij ministeriële regeling worden geregeld en hoeven wij niet opnieuw een wetstraject in te gaan. Nu ligt het wetsvoorstel aan ons voor, niet meer en niet minder.

□

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Wij praten regelmatig met elkaar over de taxi, soms wat opgewonden. Ik vind het goed om even te vermelden dat de taxibranche voor een groot deel bestaat uit besteld vervoer. Over het algemeen gaat dat heel goed. Wij hebben een beperkt probleem, zij het een uitermate irritant probleem met de straattaxi, de opstaptaxi, waar mensen vaak gebruik van moeten of willen maken en waarmee veel mis is. In dit kleine deel van de taxiwereld is veel mis. Denk aan het weigeren van ritten, niet-toonbare taxi's, soms ook niet-toonbare taxichauffeurs of onbeschoft gedrag. Er wordt omgereden waardoor de ritprijs wordt opgeklopt. Soms wordt de taximeter niet eens aangezet en wordt er maar een bedrag gerekend. Er is ook een zekere mate van intimidatie: wee als je niet de voorste taxi van de rij neemt, dan word je erop gewezen dat je dit eigenlijk wel moet doen.

Wij vinden dat er weer ruimte moet komen voor de goede, nette taxichauffeur en de goede bedrijven. Immers, vele daarvan mijden met name in de steden gewoon de opstapplaatsen, de standplaatsen bij het station, bij de uitgaanscentra. Wij willen de nette bedrijven en de goede chauffeurs daar juist weer terug. Daarvoor zijn regels nodig.

De VVD-fractie steunt, zoals ik eerder heb laten weten, de voorstellen van de regering. Het is noodzakelijk dat er een gemeentelijk vergunningstelsel voor groepen komt. Voor ons is de toezegging van de regering belangrijk dat zelfstandige chauffeurs die niet meteen automatisch in een groep zitten, zelf een groep kunnen vormen en zich vervolgens als groep kunnen aanmelden bij de gemeente en toegelaten worden. Wij zouden niet willen dat alleen een paar grote taxibedrijven de markt domineren en dat er voor zelfstandige ondernemers geen ruimte is. Wij vin-

den het prima dat de gemeente bevoegdheden krijgt en indien nodig de vergunning intrekt om bij opstapplaatsen te staan.

Daarnaast zijn wij blij met de toezegging van de regering in het eerdere debat en in de schriftelijke ronde dat er kritisch zal worden gekeken naar de ondernemersvergunning en de chauffeurspas. Als mensen zich misdragen – dan gaat het niet om één keer een kleinigheid, maar om een grote misdraging of kleine misdragingen bij herhaling – wordt de ondernemersvergunning ingetrokken of de chauffeurspas afgenomen. Wij willen het tuij uit de taxi en de nette chauffeurs en de nette ondernemers weer de ruimte geven.

Wij vinden het heel positief dat de taxibranche zelf het initiatief tot een klachtenloket heeft genomen. Voor dat klachtenloket en de gemeentelijke handhaving is de nieuwe taximeter nodig. Wij weten dat eraan gewerkt wordt en dat de meter komt. Wij willen graag van de minister weten wanneer het zover is dat alle taxi's ermee zijn uitgerust. Het is immers belangrijk dat elke consument een bonnetje krijgt met de starttijd en de eindtijd van de rit, het nummer van de taxi en de chauffeur en de naam van de groep. Als je dan wilt klagen, kun je dat op basis van het bonnetje doen. Dat helpt de taxibranche. Het helpt ook de overheid om uitwassen aan te pakken.

Ik wil van de minister weten of het klopt dat niet alleen de grote vier steden maar zo goed als zeker ook drie andere steden straks van start gaan met het gemeentelijk vergunningsstelsel. Wat ons betreft moet dat kunnen als er in meer gemeenten behoefte aan is. Ik begrijp dat Enschede, Haarlemmermeer en Eindhoven ook klaar zijn of binnenkort klaar zijn om met het gemeentelijk stelsel met de groepsvorming te gaan draaien. Dat is prima. Haarlemmermeer met Schiphol is heel belangrijk, maar het moet in alle steden waar dat nodig is, want dan krijgen we weer een betrouwbare taxi. Dat is prettig voor de taxibranche zelf en voor de passagiers. Het is belangrijk voor het zakelijk verkeer, maar ook voor consumenten die het nodig hebben als verlengstuk van het openbaar vervoersstelsel. Ook voor het toerisme is het belangrijk dat het goed gaat.

De heer **Monasch** (PvdA):

De heer Aptroot geeft een opsomming van wat nodig is om weer een betrouwbare taxi te krijgen. Waarom voorziet de vrije markt niet in een betrouwbare taxi?

De heer **Aptroot** (VVD):

Ik zal u vertellen hoe dat komt. Er is een groot verschil met bijvoorbeeld de vrije markt van winkels. Een winkel zit altijd op dezelfde plek. In een winkelcentrum zitten een aantal levensmiddelenwinkels en een aantal textielwinkels. Als een winkelier een klant slecht helpt, keert die klant niet meer terug. Die gaat de volgende keer naar een andere winkel in het winkelcentrum. Die spreekt andere mensen in het dorp in het markt. Zo'n winkel krijgt dan door de marktwinkel steeds minder klandizie en zal of zijn dienstverlening of producten moeten verbeteren, of verdwijnen. Dat is goed. Het verschil met een taxi is dat je die vaak incidenteel gebruikt. Ze zijn niet herkenbaar. Door groepsvorming worden ze herkenbaar: de parlementaire taxi – die groep bestaat niet, dus niemand kan boos of teleurgesteld zijn – is altijd zo goed, als ik die bij het station zie staan, neem ik die. Er is nog een reden waarom de markt niet werkt. Taxi's staan in een lange rij en je wordt min of meer gedwongen, ook door de

Aptroot

houding en soms het intimiderende gedrag, om de voorste taxi te nemen. De consument heeft geen keuze. Die heeft hij wel als hij een verzekering afsluit, een kledingstuk koopt of levensmiddelen inkoopt. Dan weet hij wat de keuze is en als hij vandaag zijn neus stoot, doe hij dat de volgende keer niet weer.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ik constateer met de heer Aptroot dat de vrije markt in een groot aantal gevallen tegen zichzelf beschermd moet worden als die niet in staat is om een betrouwbaar product te leveren, zoals nu met de taxibranche het geval is.

De heer **Aptroot** (VVD):

Ja, dat is zo en niet alleen met de taxibranche. De telecommarkt is vrijgegeven, met heel veel voordelen, maar soms moet je even dingen regelen, bijvoorbeeld met roaming, het schakelen van de ene provider naar de andere. Wij vinden de vrije markt, dus concurrentie, het aller-, aller-, allerbeste. Maar je hebt altijd de overheid nodig, die als marktmeester soms incidenteel ingrijpt en soms op basis van wet- en regelgeving de markt wat regelt om ervoor te zorgen dat de consument, maar bijvoorbeeld ook de kleine ondernemer, die weer diensten van andere bedrijven gebruikt, niet de dupe wordt. Wij willen dus zo veel mogelijk marktwerking, maar als de markt niet volledig werkt, en de markt is soms imperfect, dan is er gelukkig de overheid die het kan regelen.

Voorzitter. De taxibranche is op één ander punt allang geregeld en dat is het maximumtarief. Gelet op de wat beperkte keuze voor de consument, vinden wij dat goed. Maar het huidige tarief, met alleen een starttarief en een kilometertarief, kan betekenen dat als je in de file staat, veel in een grote stad werkt en niet veel lekker kan doorrijden op de grote weg, liefst met 130, je tarief uitkomt op een uurvergoeding vier beneden het minimumloon. Dat vinden wij niet fatsoenlijk. Wij weten dat er gesproken wordt over een nieuw tarief met de componenten starttarief, tijdtarief en kilometertarief. Wij zijn voor die combinatie, maar wij vinden dat de tijdvergoeding op een rit ten minste de minimumloonkosten op bruto-niveau, met alle ondernemerslasten, moet dekken. Vindt de minister dat ook? Wij weten dat zij erover in gesprek is met de branche. Kan zij ervoor zorgen dat dit geregeld wordt? Wat ons betreft, in zijn totaliteit budgettair neutraal: als het tijdtarief wat omhoog gaat, gaat het opstarttarief en/of het kilometertarief omlaag. De leegloopuren en de lekkere winstgevendheid moeten dan maar komen uit de vele kilometers of de vele ritten die iemand accepteert, maar een tijdtarief hoort altijd fatsoenlijk te zijn. Dan moet je minimumloon bruto kunnen vergoeden. Ik wil van de minister hierover een toezegging. Krijg ik die niet, dan overweeg ik om in tweede termijn een motie in te dienen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Mevrouw de voorzitter. Helaas is mijn collega Dijksma ziek. Ik verving haar eerst bij het onderwerp scooters, vandaag bij de taxi's. Ik hoop niet dat zij weer ziek wordt, maar als het nog een keer gebeurt, dan hoop ik dat het over parkeren zal gaan, want dan heb ik de drie grootste irritaties van grotestadsbewoners hier kunnen bespreken.

Amsterdam, Rotterdam, Den Haag en Utrecht zijn niet de maat der dingen maar het is wel een beschamend zootje geworden. Het is een beschamende bedoening

voor de taxichauffeurs die met trots hun beroep uitoefenden, voor de taxichauffeurs die veel geld geïnvesteerd hebben in hun vergunningen, waar de heer De Mos op wees, en voor de steden, die heel veel behoefte hebben aan toeristen die naar hun stad komen. Het is slecht voor het imago van de chauffeur en de stad. Een vrije markt, lagere prijzen, betere kwaliteit; het blijkt een illusie. En wij gaan door met de tandarts, want ook bij hen schijnen lagere prijzen tot betere kwaliteit te gaan leiden. Wij gaan het straks ook zien bij het openbaar vervoer in de drie grote steden. Daar wordt onder het mom van lagere prijzen en betere kwaliteit de liberalisatie als ideologie doorgezet. Wij vrezen dan ook dat wij over tien jaar wellicht niet met deze minister maar met haar opvolger weer naar een failliet beleid zullen gaan kijken.

Het moet dus anders. Wat dat betreft, kan de Partij van de Arbeid het vandaag kort houden. Het is erg goed dat gemeenten meer bevoegdheden krijgen om groepsvorming te bevorderen, om controle te kunnen uitoefenen – zonder controle is men immers niet in staat gebleken de markt te beteugelen – en om reizigers en het imago van de steden te beschermen. Wij houden twee vragen. Dat zijn de enige twee vragen die wij in eerste termijn zullen stellen aan de minister.

Ten eerste, worden de groepen niet te groot, gelet op het aanbodprobleem dat er nu is? Zijn ze op een gegeven moment zo groot dat men verplicht is om zich erbij aan te sluiten, waardoor er weer een marktconcentratie gaat ontstaan of waardoor er, gelet op de reputatie de afgelopen jaren, weer intimidatie in de groep kan plaatsvinden? In hoeverre zijn taxichauffeurs van goede wil beschermd als zij tot die groepen willen toetreden?

Ten tweede, als wij vooruitkijken, wat zijn dan de gevolgen van deze wetgeving? Als eenmaal vergunningen of concessies verleend zijn aan deze groepen, hoe worden de waarborgen van nieuwe toetreders dan gegarandeerd? Wellicht krijgen wij straks in een grote stad namelijk vier, vijf partijen waar wij ontevreden over zijn. Zijn er dan voldoende waarborgen in deze wetgeving zodat voldoende nieuwe toetreders zonder te grote eisen een eerlijke kans maken om tot de markt toe te treden? Wij kennen immers allemaal de problemen met hoge eisen rond aanbestedingen, die misschien ook hier zullen gaan plaatsvinden.

Dat zijn onze twee vragen in deze termijn. Wij zijn erg blij met deze wetgeving, want het wordt de hoogste tijd dat de trots van de taxichauffeur weer terug kan keren. Er zijn fouten gemaakt. Dat horen alle partijen hier te erkennen. Wij hopen dat wij met dit wetsvoorstel een stap verder kunnen zetten.

De **voorzitter**:

En wij hopen dat u mevrouw Dijksma namens ons veel berschap wenst.

Het woord is aan de heer Haverkamp.

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Het goede nieuws is dat er ruimte is voor verbetering van het imago van de straattaxi in de grote steden. Wij hebben daar in 2008 uitgebreid met elkaar over gesproken. De toenmalige staatssecretaris heeft ook een actieplan aangekondigd, waarin tien punten naar voren kwamen die aangepakt moeten worden. De CDA-fractie ziet dit wetsvoorstel als een van de stappen op weg naar een betere taximarkt.

Haverkamp

Met dit wetsvoorstel wil de regering gemeentebesturen in de gelegenheid stellen om maatwerk te bieden. De taximarkt in Amsterdam laat zich slecht vergelijken met die in de mooie plaats Nederhorst den Berg, bijvoorbeeld. De CDA-fractie onderschrijft dan ook het streven van de regering om het voor gemeentebesturen mogelijk te maken lokale regels te stellen, waar mijn collega's ook aan refereerden. De heer Bashir gaf aan dat het om vier gemeenten ging en dat andere gemeenten geen ruimte hadden. Ik sluit mij aan bij de vraag de heer Aptroot. Ik heb het beeld dat de gemeenten Haarlemmermeer, Eindhoven en Enschede ook een verzoek hebben ingediend. De minister is in principe geneigd om ze te honoreren, maar heeft zij ook verzoeken geweigerd? Zijn verzoeken toegerekend aan iedereen die er een heeft ingediend? Het intrigeert toch een heel klein beetje dat Enschede en Eindhoven een brief schrijven naar aanleiding van een wet die in principe bedoeld was voor de situatie in de G4. Kan de minister een tipje van de sluier oplichten waarom die steden het gevoel hadden dat bij hen de taximarkt ook zo in de problemen was?

Een van de uitgangspunten van het kabinet is: je gaat erover, of je gaat er niet over. Dit om te voorkomen dat verschillende bestuurslagen zich bezighouden met dezelfde zaak. Mag de CDA-fractie de aanpassingen van dit wetsvoorstel naar aanleiding van het commentaar van de Raad van State zo uitleggen, dat nog duidelijker is geworden wie bepaalde besluiten neemt en dat andere overheden die besluiten vervolgens ook respecteren?

Wij hebben nog wel een zorg met betrekking tot deze wetswijziging. Het gaat erom dat gemeenten bepaalde gebieden of wegen bij wijze van privilege alleen toegankelijk kunnen laten zijn voor een aangewezen groep van taxichauffeurs. Wij zien hiervan de noodzaak in, maar wij kunnen ons ook voorstellen dat mensen van buiten de gemeente geregeld dat gebied als bestemming hebben. Als je in de taxi stapt in bijvoorbeeld Twello of Ter Haar en je wilt naar de Tweede Kamer, kan het niet zo zijn dat je straks in Den Haag moet uitstappen als die schuif weer omhoog staat en dat je dan moet overstappen op een andere taxi die wel een vergunning heeft gekregen van de stad Den Haag om hier te rijden. Wij hadden een amendement in voorbereiding, maar ik zeg eerlijk dat de wet heel technisch is. Een aantal mensen zei dat het er al in staat; ik heb het echter niet kunnen ontdekken. Graag krijg ik dus van de minister de toezegging dat het niet zo kan zijn dat iemand die van buiten het geregelde gebied komt, moet overstappen alvorens het gebied te kunnen binnenvaren; anders zullen wij het amendement alsnog indienen.

Een belangrijk besluit dat de gemeente mag nemen, is het invoeren van groepsvorming. Daarbij kan de gemeente bepaalde privileges geven.

De heer **Verhoeven** (D66):

Excuses, ik ben iets te laat met mijn interruptie. Ik wil graag nog een vraag stellen aan de heer Haverkamp over het punt dat hij net heeft afgesloten. Het is een vraag ter verduidelijking, om de koppeling naar de praktijk te maken. Stel dat ik na een nachtelijk debat de taxi pak van Den Haag naar Amersfoort. Dan kan ik met de taxichauffeur een afspraak maken en dan rijdt hij mij toch gewoon naar Amersfoort? In hoeverre sluit de zorg van de heer Haverkamp daarop aan?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik trek het voorbeeld even door. De heer Verhoeven refereert aan Den Haag. Den Haag heeft zo'n afspraak. Een taxichauffeur die voor de Tweede Kamer staat, voldoet aan de groepsregels en kan dus gewoon het gebied uitgaan. Hij kan de heer Verhoeven naar Amersfoort brengen. Het zou anders zijn, als de heer Verhoeven 's avonds de mededeling krijgt: u moet met spoed naar de Tweede Kamer komen voor een stemming. De taxi waar hij in Amersfoort instapt, maakt geen onderdeel uit van de groep Den Haag. Wij hebben de zorg dat de heer Verhoeven dan niet het gebied in zou mogen komen dat door de gemeente is aangewezen als exclusief gebied, dat hij zou moeten uitstappen bij de grens van het exclusieve gebied en dat hij zou moeten wachten tot er een taxi komt die hem verder zou brengen. Dat is onze zorg. Wij overwegen, op dit punt een amendement in te dienen, maar bij de voorbereiding van dat amendement werd aangegeven dat wij deze zorg niet hoefden te hebben, omdat artikel 82 ... Toen volgde een mooie juridische verhandeling. Ik ben geen jurist, dus ik zou in dit debat graag van de minister vernemen dat de situatie zo is, dat als de heer Verhoeven een spoeddebat heeft, hij keurig met de taxi van Amersfoort naar de Tweede Kamer kan worden gebracht.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is duidelijk. De heer Haverkamp stelt dat hij zelf ook niet helemaal kan overzien of zijn zorg terecht is. Ik ben ook geen jurist, ik ben sociaal geograaf. Verspreid over heel Nederland zijn volgens mij heel veel taxi's waarmee je gewoon van A naar B kunt gaan zonder dat gemeentegrenzen een barrière vormen. Ik wacht het antwoord van de minister af, want ik wil graag weten of het een praktijkprobleem is of – dat bedoel ik niet negatief – een "bureauprobleem".

De heer **Haverkamp** (CDA):

Ik weet niet of het een "bureauprobleem" is. Wij waren bezig met de voorbereiding van dit debat. Ik had het idee: men gaat het praktisch regelen door bijvoorbeeld een kastje te geven aan een chauffeur, waardoor hier de paaltjes naar beneden gaan. Je kunt je voorstellen dat die kastjes niet worden gegeven aan alle taxichauffeurs in willekeurige gemeenten; die zouden dus een probleem hebben. Nogmaals: wij hopen dat onze zorg wordt weggenomen door het antwoord van de minister, maar anders zullen wij die zorg zelf wegnemen door een amendement in te dienen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik probeer het even helder te krijgen. Volgens mij wordt nu voorgesteld om het opstappen in een aantal steden te reguleren, maar niet het uitstappen. Anders moet je volgens mij overal paaltjes of slagbomen maken rond de grotere gemeentes waarin het nu geregeld wordt. Hoe hou je anders de taxi's tegen? Anders moeten wij misschien 50.000 extra politieagenten aanstellen of de dienpolitie moet het controleren; ik weet het niet. Daarom vraag ik de heer Haverkamp: kaart hij nu geen theoretisch probleem aan? Volgens mij staat het namelijk helemaal niet in het wetsvoorstel, maar gaat het alleen maar om het opstappen en niet om het uitstappen.

Haverkamp

De heer **Haverkamp** (CDA):

Die zorg leeft bij mij. Ik wil helder hebben dat het inderdaad alleen om het opstappen gaat, maar niet om het opstappen. Die helderheid had ik niet bij de voorbereiding van dit wetsvoorstel, daarom heb ik het aan de minister gevraagd. Als die zorg niet wordt weggenomen, dien ik een amendement in. Volgens mij moet je namelijk kunnen uitstappen en mag het opstappen gereguleerd worden. Ik denk dat wij hetzelfde willen, maar ik wil het zeker weten.

Ik kom op de groepsvorming. Kan de regering nogmaals duidelijk maken hoe toetreding tot een dergelijke groep geschiedt? Op basis van de nota naar aanleiding van het verslag heeft de CDA-fractie het beeld dat de toegang automatisch toegekend wordt als iemand voldoet aan de gemeentelijke regels en de groepsregels. Klopt dit beeld? Indien dit niet het geval is, hoe voorkomen wij dan dat er marktconcentratie plaatsvindt?

De passage over een minimumaantal groepen vinden wij erg interessant. Hoe wil de regering dit bewerkstelligen? Collega Verhoeven vroeg daar ook al naar. Stel dat in Amsterdam maar één groep, de TCA, actief is. Wordt het college van burgemeester en wethouders dan zelf verplicht om achter het stuur te gaan zitten om een taxi-groep op te richten? In aansluiting op de vragen van collega Aptroot vraag ik het volgende. Hoe staat het op dit moment met de invoering van het dubbele tariefstelsel?

De voorzitter:

De minister heeft eigenlijk verzocht om een schorsing van een kwartier, maar ik hoop dat een schorsing van tien minuten ook goed is. Ik begreep namelijk ook dat zij een beetje haast heeft. Wij proberen iedereen gelukkig te maken.

De vergadering wordt van 14.58 uur tot 15.12 uur geschorst.

□

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Het taxidossier is politiek altijd heikel geweest, dus ik ben heel blij dat de algemene reacties op de voorliggende wet positief zijn. Iedereen heeft wel een beeldend verhaal over zijn eigen taxi-ervaringen. Vorige week was ik in India op bedrijfsmissie en nam daar de gangbare taxi, de tuktuk. Die rijdt altijd de kortste weg – daar hoef je je geen zorgen over te maken – maar of je het overleeft, is iets anders.

Het wetsvoorstel is vooral een fundament voor de structurele verbetering van de kwaliteit van de straattaxi in probleemgebieden. Ik zeg het expliciet zo, omdat er natuurlijk heel veel plekken zijn waar het gewoon heel goed gaat. Tegelijkertijd kennen wij, zeker in de grote steden, nog steeds hardnekkige taxiproblemen. Het wetsvoorstel is onderdeel van een pakket, waarin ook de tarievenstructuur en de taximeter aan de orde komen. Het totaalpakket gaat uiteindelijk een oplossing bieden om de kwaliteit van het taxivervoer te verbeteren. Ik ben blij met de brede ondersteuning, niet alleen vanuit de Kamer, maar ook vanuit de taxibranche, ROVER en de gemeenten. Ook daar kwamen enthousiaste reacties vandaan.

Wij starten met zeven gemeenten. Waarom wordt het niet meteen voor heel Nederland geregeld? De groepsvorming van gemeenten en de taxibranche vergt nieuwe regelgeving en uitvoeringsmaatregelen. De Raad van State heeft tegen die achtergrond geadviseerd om met

de groepsvorming eerst in een beperkt aantal gemeenten te starten, met name de grotere steden. Waar de problemen het grootst zijn, zullen wij het als eerste gaan inzetten. Uit de praktijkervaring kunnen lessen worden getrokken, waarna het model breder en mogelijk effectiever kan worden uitgerold. Naast de G4 gaat het om Eindhoven, Enschede en Haarlemmermeer. De problematiek rond Schiphol is bekend, dus Haarlemmermeer is een logische keuze, maar ook Eindhoven en Enschede hebben al geruime tijd problemen en hebben zich hiervoor aangemeld. Bij mijn weten zijn er geen gemeenten die wij na een aanvraag hebben geweigerd. Alle andere gemeenten kunnen op basis van deze wet kwaliteitseisen gaan stellen, maar ze hebben nog niet het groepsvormingsonderdeel erbij.

Wat zijn de eisen die een gemeente kan stellen en hoe moeten wij dat voor ons zien? Is dat te vatten in grondrechten, zo vroeg de heer Verhoeven. Zo zou je het kunnen zien. De gemeenten kunnen eisen gaan stellen aan de kwaliteit van de taxi en de chauffeur, ze kunnen een vervoersplicht opleggen en handhaven, ze kunnen de verplichte printbon gebruiken in de beoordeling van de klantvriendelijkheid, de kortste route enzovoort. Per gemeente kun je dan van een soort grondrechten spreken. Ik zou dat niet op nationaal niveau willen vastleggen, al was het maar omdat ik dan grote ruzie krijg met mijn collega Donner. Het lijkt mij goed om af te wachten wat er bij de grote steden uitkomt. Dat kan per gemeente verschillen. Juist omdat maatwerk heel belangrijk kan zijn, vind ik dat de eisen moeten verschillen. Deze wet maakt dat mogelijk. Het idee zoals dat in New York, maar ook in Amsterdam gestalte krijgt, komt van onderop. Ik vind dat heel goed en ik sluit mij op dit punt dus aan bij de heer Verhoeven. Over het groepsbeleid vragen sommigen waarom dat niet gemaximeerd wordt. Ik hoor dat van de SP. Andere fracties vragen of het niet te veel wordt gemaximeerd op deze manier. Het wetsvoorstel gaat uit van een open kwaliteitsmodel. Iedereen die aan de deur van de gemeente vastgestelde kwaliteits- en groepsnormen voldoet, kan samen met anderen een groep vormen. Als zpp'er of als nieuwe toetreders heb je gewoon de mogelijkheid om erin te komen. Stel dat iemand er op een vreemde manier buiten gehouden wordt. Dan heeft die meteen de mogelijkheid om bij de gemeente aan de bel te trekken.

Het is absoluut niet de bedoeling dat de gemeente in het kader van de taximarkt een dwingende regel stelt over het maximumaantal groepen of een direct capaciteitsbeleid voert. Het minimumaantal groepen in de wet is twee. Stel dat er maar één grote taxigroep is. Ik vond het een leuk idee om B en W van Amsterdam ook als een taxibedrijf voorbij te zien komen. Dat betekent eigenlijk dat er niet aan groepsvorming kan worden gedaan. In de wet staat immers dat er in ieder geval minimaal twee groepen moeten zijn. Dat is juist bedoeld om te voorkomen dat er een monopoliepositie ontstaat waarin mensen in gijzeling gehouden worden. Ik doel op mensen die geen deel uitmaken van de groep en die dus niet mee kunnen doen. Om elk misverstand hierover te voorkomen, zal ik in de ministeriële regeling van artikel 82b, negende lid, expliciet vastleggen dat de gemeente geen regels mag stellen over het maximumaantal groepen. Binnen de groep kan men wel regels stellen. Er kan een minimum- of een maximumomvang van een groep worden voorgeschreven. Dat kan niet bij het aantal groepen.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Wat mij betreft leidt een en ander dus niet tot een concentratie van de marktmacht, omdat daarmee voldoende waarborgen opgenomen zijn. Het is een open model. Iedereen die eraan voldoet, kan meedoen. Als een Kamerlid er morgen behoefte aan zou hebben om mee te doen, kan die, als hij of zij voldoet aan de regels, deel uitmaken van een taxigroep. Daarnaast blijft ook altijd de Mededingingswet van toepassing. Mocht er iets misgaan, dan hebben wij altijd nog de NMa als toezichhoudend orgaan. Ik denk ook dat groepsvorming geen oplossing is voor het probleem van te veel taxi's. Ik denk ook niet dat het teveel aan taxi's opgelost moet worden. Die discussie is eerder gevoerd. Het gaat om de kwaliteit van het taxi-transport. Er mogen wat mij betreft nog veel meer taxi's komen, die ik her en der kan aanhouden indien nodig. Het gaat om de kwaliteit en de integriteit. De hoge kwaliteitseisen moeten wat mij betreft het kaf van het koren scheiden. Dat is wat mij met de wet beogen.

Wat zegt Europa erover? Ik ken niet de precieze Europese regels. Europa sluit in principe nooit capaciteitsbeleid uit, maar zegt tegelijkertijd dat het niet mag leiden tot een beperking van de vrije beroepsuitoefening. Dan zit je al heel snel in een discussie over wanneer wel en niet. Je mag echter niet aan beroepsbeperking doen. Dat staat bovendien een open markt in de weg. Wat dat betreft is het volgens mij bijna onmogelijk voor gemeenten om er op die manier op te sturen.

De heer **Monasch** (PvdA):

Een vraag over de orde. Stellen wij alle vragen na afloop van het betoog of is het mogelijk te interrumperen?

De **voorzitter**:

Als de minister een blok heeft afgerond, is het goed om de Kamer de gelegenheid daartoe te geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik wil nog twee of drie dingen over groepsvorming zeggen. Dan ga ik over naar de handhaving.

Hoe wordt het model van groepsvorming gehandhaafd? De groepen en de individuele taxichauffeurs zijn in eerste plaats zelf verantwoordelijk voor naleving van de opgelegde normen. Zij moeten binnen de groep sancties opleggen bij niet-naleven van het groepsreglement. Mevrouw Van Gent vraagt mij hoe het zit met de boefjes en de engeltjes. Ook in politieke partijen verenigt zich een verzameling aan individuen. Die spreken elkaar aan als iemand buiten het boekje gaat. Dat moet ook in dit geval gebeuren. Als een individuele taxichauffeur zich niet aan de normen houdt, heeft de hele groep daarvan last. De gemeente kan op basis van de kwaliteitseisen immers zeggen dat iemand zich niet aan de afspraken heeft gehouden. Daarmee krijg je een soort sociale pressie.

Dat geldt ook voor het reputatiemechanisme. Ik weet dat het lastig is als alle taxi's onherkenbaar in een rij staan. Uiteindelijk verwachten wij dat de taxi's beter herkenbaar worden, dat zij traceerbaar worden en dat klanten gericht kunnen kiezen. Taxichauffeurs die slechte kwaliteit leveren, worden uiteindelijk niet meer door de klant gekozen. Het zal misschien even duren voordat die bewustwording ontstaat; ik stap zelf ook nog altijd in de voorste taxi omdat ik daaraan gewend ben. Op het moment dat gemeenten communiceren over de nieuwe afspraken, hoop ik dat het voldoende bij de mensen doordringt.

De heer **Monasch** (PvdA):

Ter verduidelijking een vraag. Word je automatisch toegelaten als je aan objectieve criteria voldoet – wie toetst dat dan? – of komt er elke keer een nieuwe aanbestedingsronde? We kunnen iets doen aan het aanbodprobleem door het aantal groepen in de hand te houden. Als we dat loslaten, vrees ik dat we weer snel in de oude situatie terecht komen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik zie voor me dat gemeenten een set van regels en kwaliteitseisen maken. Een groep van taxi's kan dan het recht krijgen om van een bepaalde plek mensen op te pikken, mits zij aan die set van regels voldoen. Ik voorzie niet zo snel dat er aanbestedingsprocedures komen. Gemeenten kunnen besluiten om de eisen eens in de zoveel tijd bij te stellen, en dan bezien of groepen nog aan die nieuwe eisen voldoen. Mijn uitgangspunt is dat nieuwe toetreders toegang moeten houden tot de markt. Ik weet echter nog niet precies hoe het nieuwe model eruit gaat zien.

De heer **Monasch** (PvdA):

Dit is een tamelijk essentieel punt. Ook in haar betoog zei de minister: het mag niet ingaan tegen het recht op vrije beroepsuitoefening. Op zich is dat prima, maar de reden dat wij hier staan, is dat het recht op vrije beroepsuitoefening uit de hand is gelopen. Ik vind dat een gemeente een groep die aan de regels voldoet, niet automatisch moet toelaten. De lokale overheid moet kunnen sturen door eens in de zoveel tijd de markt te openen. Dat mag wat mij betreft elk jaar of eens in de twee jaar, als er maar zekerheid is voor de ondernemers die rijden. Het zomaar vrijgeven op basis van objectieve criteria lijkt mij niet helemaal de bedoeling.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Daarmee ben ik het niet eens. Zoals ik al eerder zei, is niet de hoeveelheid maar de kwaliteit van de taxichauffeurs het probleem. Het probleem van de rotte peren los je op door het stellen van strikte kwaliteitseisen: u mag hier alleen rijden als u daaraan voldoet. Door het aantal groepen te beperken, belemmer je de marktwerking. Iedereen die voldoet aan eisen, heeft het recht om het beroep van taxichauffeur uit te oefenen; dat geldt ook voor de heer Monasch en mij. Iedereen die voldoet aan de spelregels, moet vervolgens kunnen meedoen. Een beperkte periode waarin je niet kunt meedoen, is dus geen goed idee.

De heer **Monasch** (PvdA):

Volgens de minister zorgt het wetsvoorstel er dus voor dat mensen die aan objectieve criteria voldoen – kennelijk moet de gemeente dat toetsen – automatisch moeten worden toegelaten tot de taximarkt.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja.

De heer **Bashir** (SP):

De minister wil expliciet in de wet opnemen dat er geen maxima mogen worden gesteld aan het aantal taxicentrales. In een stad als Amsterdam rijden zo'n 5000 taxi's rond. Er kunnen dan 3000, of misschien zelfs 5000, taxicentrales komen. Hoe kan de consument dan nog het verschil zien tussen taxi's? Wat zijn wij dan opgeschoten ten opzichte van de huidige situatie?

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De taximarkt is nu eenmaal een open markt. Groepsvorming kan belangrijk zijn voor het versterken van de herkenbaarheid en het handhaven van kwaliteitseisen. De markt afsluiten kan echter niet; dan is de discussie weer terug bij af en gaat het om het maximumaantal taxi's. Dit geldt ook voor de Amsterdamse markt. Als de markt verstandig is, bundelt men zich in een aantal groepen die aantrekkelijk en herkenbaar zijn voor de klant. Het zal ongetwijfeld zo zijn dat niet iedereen wil samenwerken binnen een grote groep, maar dat is de markt. Nu staan ze eigenlijk alle 5000 los, hoewel er natuurlijk al een aantal groepen is. Het blijft grotendeels zoals nu. Alleen krijgen gemeenten de mogelijkheid om eisen te stellen aan groepsvorming en aan kwaliteit. Dat is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

De heer Bashir (SP):

Om die verbeteringen doorgevoerd te krijgen, is het belangrijk dat dit goed herkenbaar is. Als er geen maximum wordt gesteld aan het aantal centrales, kun je evenveel centrales oprichten als er taxi's zijn. Uiteraard zal het niet hetzelfde aantal zijn, maar stel dat er 200 of 500 centrales komen, dan nog zal de klant, de reiziger, nooit kunnen bepalen wat het verschil is tussen de taxibedrijven, met als gevolg dat je nog steeds niets bent opgeschoten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat probleem is ondervangen in het wetsvoorstel doordat de gemeenten eisen kunnen stellen aan de minimum- en maximumaantallen in een groep. Niet aan het maximale aantal groepen, maar binnen de groep kunnen ze eisen stellen aan de minimum- en maximumaantallen. Amsterdam zal waarschijnlijk niet zeggen dat een groep klaar is als er één taxi in zit.

De heer Bashir (SP):

Hoe ziet zo'n groep er dan uit? Als je zegt dat je met tien taxi's een centrale kunt beginnen, zijn er bijvoorbeeld in Amsterdam al 500 centrales mogelijk.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat kan, maar dat hangt af van wat de gemeente als minimumgrens en als maximumgrens voor een groep vaststelt. Dat leggen wij bij hen neer. Dat zal verschillen per gemeente omdat er in sommige gemeenten een heel groot aanbod bestaat en in andere gemeenten een veel beperkter aanbod.

De heer Bashir (SP):

Ik betreur dat er nu niet goed wordt doorgepakt. Als er nu een wetsvoorstel voorligt, waarop wij zo lang hebben gewacht, en er nog steeds evenveel centrales mogelijk zijn als het aantal taxi's, dan zijn wij nog steeds niets opgeschoten. Dat vind ik heel jammer.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Nogmaals, er staat juist expliciet in het wetsvoorstel dat de gemeente mag bepalen wat een minimumaantal is waaruit een groep moet bestaan en ook wat een maximumaantal is. Daarmee heeft ze juist zelf het instrument in handen om dit zo te reguleren dat je herkenbare groepen krijgt. Afhankelijk van de problematiek, van de gemeentegrootte, van de drukte op de markt – in Leiden bestaat er nu eenmaal een andere markt dan in Amsterdam – kun je meer of minder taxi's als minimum bepalen.

Hoe zorgen wij ervoor dat de gemeenten, als dit systeem is doorgevoerd, geen te hoge kosten doorberekenen aan de goedwillende chauffeur, zoals de heer Verhoeven zei? Alleen de gemeenten die problemen ervaren, zullen maatregelen treffen en de kosten daarvan doorbelasten. Het uitgangspunt is dat niet meer dan de werkelijke kosten in rekening mag worden gebracht. Het melkkoeverhaal mag hiervoor niet opgaan.

Hoe gaat het met handhaving en toezicht op naleving van de nieuwe regelgeving? Dit is door diverse Kamerleden gevraagd. Vanwege de nieuwe bevoegdheden van gemeenten komt ook de verantwoordelijkheid voor de toepassing van de regelgeving bij de gemeenten te liggen. Daarbij hoort handhaving en toezicht door gemeenten. Voor de bestaande landelijke regelgeving voor taxivervoer blijft natuurlijk de IVW eerstverantwoordelijk. Toezichthoudende instanties van gemeenten en Rijk maken afspraken over de samenwerking, zoals ook de heer De Mos heeft gezegd naar aanleiding van een eerdere motie van de PVV.

Wat zijn dit voor handhavingsmogelijkheden? Je kunt een robuust sanctiepakket toepassen; een aanwijzing die direct moet worden opgevolgd; bestuursdwang op kosten van de overtreder, zoals het aanbrengen van een wielklem of het wegslepen van voertuigen; zo nodig het innen van een dwangsom; strafrechtelijke sancties op grond van de Wet op de economische delicten, zoals een geldboete; schorsing of intrekking van de individuele gemeentelijke taxipas en schorsing of intrekking van de groepsvergunning. Afhankelijk van de overtreding of van hetgeen waarop moet worden gesanctioneerd, zijn er dus ontzettend veel mogelijkheden.

Ik heb al aangegeven dat wij onder andere handhaven met mysteryguests. Dat is al een tijdje gaande. Er is gevraagd of die mysteryguests ook kunnen controleren op de beheersing van de Nederlandse taal. De mysteryguests van de IVW controleren op naleving van de Wp 2000. Daarin is Nederlandse taal geen vereiste. Gemeenten kunnen aanvullende eisen stellen, zoals beheersing van de Nederlandse taal. Als ze die eis stellen, kan dit door gemeentelijke mysteryguests worden gecontroleerd. Ik kan mij voorstellen dat dit in sommige gebieden een rol gaat spelen in de kwaliteitseisen van gemeenten.

Ik heb een aantal vragen gekregen over de vakbekwaamheid van de taxichauffeur. Onder andere de SP-woordvoerder heeft gezegd: u denkt wel meer kwaliteit te krijgen, maar er zijn minder vakbekwaamheidseisen. Wat mij betreft zijn er per saldo niet minder vakbekwaamheidseisen. De branche heeft aangegeven, met een voorstel te komen voor de robuuste opleidingsparagraaf in de cao Taxivervoer. Op die systematiek wordt weer gecontroleerd door het Sociaal Fonds Taxi, dat toezicht houdt op het naleven van de cao. Alleen als aan de strenge randvoorwaarden wordt voldaan verleen ik goedkeuring voor wijziging van de vakbekwaamheidseisen. Bij constatering dat er niet meer aan de voorwaarden wordt voldaan zal ik de vrijstelling weer intrekken. Ik heb er dus vertrouwen in dat de sector de opleidingseisen daadwerkelijk gaat nakomen.

Er is gevraagd hoe het zit met het landelijke klachtenmeldpunt en of dit sancties kan opleggen. Ik gaf zojuist al iets aan over de handhaving door gemeenten en de sanctiemogelijkheden waarover zij beschikken. Het klachtenmeldpunt registreert klachten en confronteert de ondernemer daarmee. De gemeente voert de sancties daadwerkelijk uit. Stel nu dat je bij de klachtencommissie komt,

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

dat je je met een kluitje in het riet gestuurd voelt en dat de gemeente niets doet met de klacht, dan is er een geschillencommissie. Mensen worden daar ook op gewezen. Die geschillencommissie kan aangeven welke sancties erbij horen. De commissie heeft ook contact met de gemeente over de klachtencommissie en legt ook meteen de klacht bij de gemeente neer. De geschillencommissie kan dus een bemiddelende rol spelen. Er is dus een extra orgaan dat daarin kan helpen.

Er zijn ook vragen gesteld over een aantal andere elementen, die nu niet op de agenda staan maar er wel heel erg mee samenhangen, zoals de invoering van de boordcomputer. KNV en Connexxion hebben in overleg met ons ministerie de inwerkingtreding bepaald op 1 oktober 2011. Er is een overgangperiode van twee jaar voor het inbouwen daarvan. Er zijn twee zomers beschikbaar voor het inbouwen van de boordcomputer taxi, bijvoorbeeld in busjes voor leerlingenvervoer. Het eerste deel van de regelgeving is overigens al in oktober 2010 in werking getreden, zoals de specificaties en de typegoedkeuring van de BCT. De fabrikanten hebben aangegeven een jaar nodig te hebben voor de ontwikkeling en de productie van boordcomputers. Het wordt misschien iets later dan medio 2011, maar het is in ieder geval vanaf dat moment mogelijk.

De TomTom is als alternatief genoemd, maar deze voldoet niet aan de specificaties van fraudegevoeligheid. Ik zie echter dat de technologische ontwikkelingen zo snel gaan en dat de markt ook zo goed zijn plekje zoekt, dat je nooit weet of dit over een tijdje niet ook een element is.

De heer **Verhoeven** (D66):

De minister sprak over de heffing. Mijn vraag was of die heffing en die kosten niet een melkkoe zouden worden. De minister zei toen: nee, dat is niet het geval, want zij mogen alleen worden gebaseerd op de werkelijke kosten. Het gaat er echter maar om, hoe je werkelijke kosten definiert. Je kunt overhead, bureaucratie en zelfs allerlei kosten heel gemakkelijk toerekenen. In het verleden is dat op heel veel plekken gebeurd. Ik denk aan de product- en bedrijfschappen en de Kamers van Koophandel. Van allerlei heffingen wordt gezegd: dit is precies wat wij nodig hebben. Maar dan is het eigenlijk veel te veel. Hoe gaat de minister dat mechanisme, dat zich in het verleden, en dus hopelijk niet in de toekomst, heel veel heeft voorgedaan, in de hand houden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het werkelijkekostenverhaal is op alle terreinen een issue. De vraag is altijd: wat zit er precies in en wat zit er niet in? Op het moment dat een gebruiker of afnemer het niet eens is met het tarief, is er de reguliere gemeentelijke bezwarencommissie. Ook zijn er andere mogelijkheden om de gemeente transparant te laten maken waar die kosten vandaan komen. Elke gemeente gaat het op een andere manier invullen. Ik kan dus niet op rijksniveau zeggen: dit zal de maximumprijs zijn. Wij hebben wel gezegd dat een en ander moet worden gebaseerd op de werkelijke kosten. Dit betekent dat men niet ook nog extra winst mag maken op de leges of op de vergunningprijs. Binnen de gemeente zijn er reguliere wegen waarlangs men bezwaar kan maken als men denkt dat een tarief niet reëel of transparant is.

De heer **Verhoeven** (D66):

De minister zegt: ze mogen geen winst maken. Dat lijkt me al helemaal niet. Wat ons betreft, mogen ze er ook geen verlies mee compenseren of oneigenlijke kosten toerekenen aan het product. De minister zegt dat er reguliere wegen zijn om als slachtoffer tegen de heffingsstijging in te gaan. Dit is een bijzondere constructie met een bijzondere heffing en dus een uitzonderingssituatie. Dan lijkt mij dat je toch ook iets uitzonderlijks zou moeten doen om de kostenstijging in de hand te houden. Zou de minister daarin nog iets verder kunnen gaan en bezien of ze dat op een of andere manier ook vanuit het ministerie kan monitoren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Het monitoren van de tarieven lijkt mij een taak waarvan het de vraag is of die uiteindelijk gaat opleveren wat je nodig hebt. Ik wil dat mensen die het gevoel hebben dat de tarieven niet conform de werkelijke kosten zijn, dat kunnen melden, zodat wij dat ook weer in VNG-verband aan de orde kunnen stellen. We willen dat ook van tevoren in VNG-verband bespreken en we begeleiden de uitvoering van de wet, door de gemeenten een beetje te helpen bij de implementatie. Hoe moet je dat vormgeven? Elke gemeente zal een ander kwaliteitseisenpakket gaan maken en daar komen dus ook andere bedragen bij kijken. Een nationale norm is niet te doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik wil ook zeker geen nationale norm. Ik denk heel erg met de minister mee, juist in het decentraal houden van de verantwoordelijkheden, het maatwerk en alle dingen die we daarover gezegd hebben. Ik zal haar zelfs niet vragen om een bandbreedte. Moet u nagaan, zou ik bijna willen zeggen. Wat ik wel graag wil, is het inderdaad in VNG-verband zowel vooraf als achteraf neerleggen en, als er rare verschillen zijn en veel signalen komen, ook echt actie ondernemen. We moeten het niet vrijblijvend laten wegzakken op het moment dat het misgaat. Dat is wat ik van de minister vraag.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dat is een heel goede vraag. Het hele kabinet is erop gericht, allerlei administratieve lasten en kosten in bedwang te houden, niet alleen op nationaal niveau, maar ook – voor zover wij daar invloed op kunnen uitoefenen – op provinciaal en gemeentelijk niveau. Wat dat betreft, is het volledig in lijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Ik had ook nog een vraag over de boordcomputer. Ik moet zeggen dat ik het wel erg lang vind duren allemaal, zeker gezien de overgangstermijn van twee jaar. Nu begrijp ik natuurlijk best dat schoolbusjes in de schoolvakantie omgebouwd moeten worden. Wat ik niet helemaal begrijp is, waarom het bij taxi's voor het personenvervoer zo lang moet duren. Ik zou me kunnen voorstellen dat je daar prioriteit aan geeft. Ik vraag ook aan de minister of dat mogelijk is. Dan krijgt de klant sneller een bonnetje. Daarmee heeft hij tegenover het klachtenmeldpunt concreet bewijsmateriaal dat er iets niet goed is gegaan en op de bon valt terug te lezen om welke chauffeur en om welke taxi het ging. Dat lijkt mij van groot belang en ik zou het betreuren als dat nog twee jaar moet duren.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het heeft lang geduurd omdat de fabrikanten hebben aangegeven, lange tijd nodig te hebben om die boordcomputers te kunnen maken. Ze moeten natuurlijk eerst beschikbaar zijn. De ontwikkeling en de productie van de boordcomputers was voor hen heel lastig om te doen. Mede op basis daarvan is op een gegeven moment vastgesteld wanneer de eerste exemplaren verwacht kunnen worden, dat er dan dus gestart kan worden met de inbouw en dat de hele omzetting ongeveer twee jaar zal duren.

Ik ben er zelf ook voorstander van dat het snel gaat. Hoe sneller, hoe beter. Ik kan alleen niet meebeslissen over hoeveel er tegelijkertijd van de lopende band afgaan. Ik zal in gesprek blijven met de taxibranche over een zo snel mogelijke implementatie van de plannen met de boordcomputers, zodat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt voor de klant met het bonnetje en over de afstanden.

De branche is er zelf overigens ook voorstander van. De boordcomputer helpt de branche immers om het papierwerk voor de chauffeur te verminderen. Men verwacht dat dit een lastenverlichting voor de branche gaat opleveren. Voor ons is het ook handiger. Ik denk dat alle partijen, die hiermee aan de slag gaan, het ook echt willen. De geleidelijke invoering is geen kwestie van onwil, maar heeft heel erg met pragmatisme te maken.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Als het met pragmatisme te maken heeft, wil ik een praktische vraag stellen aan de minister. Is het niet mogelijk om in de steden waar de meeste problemen zijn, als eerste die boordcomputers te gaan inbouwen en beschikbaar te stellen voor de klanten? Je kunt toch kiezen wie het eerst komt bij de inbouw? Ik ga hier geen plaats nemen, anders zul je net zien dat daar morgen een probleem ontstaat. Kan daar een soort systematiek in worden gehanteerd? Ik hoor graag van de minister of ze dat met me eens is en of ze dat gaat regelen. Heb ik het goed begrepen van de minister dat er dus een bonnetje uit de boordcomputer gaat komen, zodat de klant bij het klachtenmeldpunt iets concreets in handen heeft?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Allereerst mijn antwoord op de vraag of de boordcomputers het eerst ingevoerd kunnen worden in de probleemgebieden. Ik denk dat dat wel kan. Ik zie op dit moment niet waarom daarin een belemmering zou zitten. Ik zal met de branche bespreken of het systeem inderdaad het eerst ingevoerd kan worden op die plekken waar de grootste problemen zijn. Een en ander zal ongetwijfeld ook te maken hebben met het moment waarop de auto's in de revisie moeten. Dan kan ook de boordcomputer ingebouwd worden. Zoals gezegd, kan ik me er veel bij voorstellen om als eerste naar het grootstedelijk gebied te kijken, dus daarover zal ik met de branche in gesprek gaan.

Inderdaad rolt er uiteindelijk een bonnetje uit de boordcomputer waarop te zien is wie de chauffeur was, wat de afstand was en wat de prijs voor de rit was. Daarmee beschikt de klant over wat nodig is om naar een klachtencommissie te gaan of naar een andere plek om zijn eventuele probleem aan de orde te stellen.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Ik zou het op prijs stellen als ik binnen een paar weken geïnformeerd kan worden over het overleg van de minis-

ter met de branche over het allereerst invoeren van de boordcomputer in het grootstedelijk gebied. Het blijft anders namelijk een beetje hangen. Kan ik deze informatie bijvoorbeeld binnen twee weken van de minister krijgen? Verder ga ik ervan uit dat de minister het met me eens is dat het een goed idee is om daar een voorrangssysteem te hanteren.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dat heb ik zojuist gezegd. Ik zal u binnen twee weken informeren, na mijn gesprek met de branche, over de mogelijkheden daarvan.

Over de printbon zelf wil ik nog opmerken dat deze ook is gekoppeld aan het dubbeltariefsysteem waarover ik zo nog wat meer zal zeggen. De printbon bevat informatie over de opbouw van de ritprijs, de ondernemer en de mogelijkheid tot het indienen van een klacht. Deze bon moet na iedere rit geprint worden uitgereikt. Daarmee is de ondernemer te achterhalen en kan hij aangesproken worden op de kwaliteit van de geleverde taxirit.

De heer De Mos (PVV):

Ik had mijn vragen over de handhaving beëindigd met de opmerking naar de minister: it is up to you! Maar wat gebeurt er als de mysteryguest ondeugende taxichauffeurs in de kraag vat? Is het invoeren van een zwarte lijst bijvoorbeeld een idee? Deze vraag is nog niet beantwoord. Hetzelfde geldt voor de vragen aangaande de coketaxi en chauffeurs die deals maken met portiers van hotels. Kunnen die chauffeurs aangepakt worden door ze hun taxipas af te nemen? Kan deze taxipas ook door de mysteryguest afgepakt worden?

Gaat alles overigens goed met u, voorzitter? Ik zie u voortdurend ondeugend lachen; hangen de lentekriebels in de lucht? Zo heb ik u nog niet vaker gezien.

De voorzitter:

Is dat zo? Ik moest lachen omdat de heer Verhoeven wilde weten hoeveel Twittervolgers wij hebben. Dat zijn er 6.046; nu weet iedereen het. Het woord is aan de minister.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Van schrik vergeet ik bijna de vragen, maar we hadden het dus over de handhaving. Ik verstond de heer De Mos de eerste keer niet goed, want ik dacht dat hij sprak over de kooptaxi, maar hij had het over de coketaxi. Ik voelde me bijna een provinciaal omdat ik deze nog niet kende ...

Ik heb al gezegd dat er twee soorten mysteryguests zijn. Zo is er de mysteryguest vanuit de Inspectie Verkeer en Waterstaat; deze controleert de afspraken uit de Wp 2000 en hij handhaaft daarop. Dan is er ook nog de gemeentelijke mysteryguest die waakt over de extra kwaliteitseisen. Op het moment dat een strafbaar feit wordt signaleerd, kan de mysteryguest daarvan melding maken, maar het is geen handhavend persoon. De mysteryguest heeft geen bevoegdheden om op te treden, hij kan daarvan slechts melding maken bij de instanties die vervolgens handhavend moeten optreden.

Dan ga ik nu in op de zwarte lijst. Dit jaar wordt er overgegaan tot een systematische screening van de taxichauffeurs. De Kamer is daarover geïnformeerd door de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie in de brief van 12 november 2010. Voor die screening gaat het ministerie van Veiligheid en Justitie toetsen of taxichauffeurs relevante strafbare feiten hebben gepleegd. De inspectie van mijn ministerie zal worden geïnformeerd door het ministerie

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

van Veiligheid en Justitie als er ook maar enigszins het vermoeden bestaat dat een chauffeur geen nieuwe verklaring omtrent het gedrag kan verkrijgen. Dat is volgens mij mede naar aanleiding van de motie van de PVV zo geregeld. Wij zullen de chauffeur dan ook terstond verzoeken om te zorgen voor een nieuwe verklaring. Als een chauffeur die niet kan overleggen, wordt de chauffeurspas ingetrokken en kan hij geen taxivervoer meer verzorgen. De mysteryguest heeft dus weliswaar geen handhavingsbevoegdheid op het moment zelf, maar hiermee wordt volgens mij wel de keten gesloten. Er is dus op deze manier geen zwarte lijst nodig. Je kunt een lijst met ingetrokken chauffeurspassen helemaal niet publiceren. Privacytechnisch kan dat niet. De keten is echter op deze manier wel gedicht. Daar ging het ons uiteindelijk om. Wij moeten immers voorkomen dat de ene club iemand de auto uittrekt en de andere club dezelfde chauffeur vervolgens weer een vergunning geeft.

De heer **Bashir** (SP):

Wij willen allemaal meer kwaliteit in de taximarkt. Dat is de reden waarom de minister met dit wetsvoorstel komt. Op mijn vraag over de vakbekwaamheidseisen, die de minister minder wil stellen, zei zij dat zij hierover in overleg wil treden met de branche. Als de minister meer kwaliteit wenst, waarom moet er dan zo lang worden gewacht op die branche? Waarom stelt zij die eisen niet zelf?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De werkgever is verantwoordelijk voor de kwaliteitsborging van de eigen chauffeurs. Eigenlijk geldt dat voor alle werkgevers in alle branches. De ondernemer bepaalt welk kwaliteitsniveau bij zijn personeel wordt gehandhaafd. De werkgever heeft er ook belang bij dat zijn chauffeurs goed zijn opgeleid. Zij zullen moeten voldoen aan de vakbekwaamheidseisen. Alleen chauffeurs in dienstverband zou je kunnen vrijstellen. Het dienstverband zorgt ervoor dat de eigen eisen worden vormgegeven. Men heeft voorgesteld: laat ons die opleidingseis doen, want wij willen dat graag zelf doen. Dit wordt uiteindelijk in de cao Taxi- vervoer geregeld. Er is ook nog een orgaan dat toeziet op de naleving van de cao, namelijk het Sociaal Fonds Taxi. Ik heb daarom zelf niet het gevoel dat de vakbekwaamheid door dit wetsvoorstel slechter wordt.

De heer **Bashir** (SP):

De minister probeert alles over de schutting te gooien. Gemeenten krijgen beperkte mogelijkheden om de boel een beetje te reguleren. Hetzelfde geldt voor de werkgevers. Zij worden verantwoordelijk gesteld voor de vakbekwaamheidseisen. Als de minister echt de kwaliteit van de taximarkt wil verbeteren, waarom zorg zij dan niet voor gewoon scherp opgestelde vakbekwaamheidseisen? Er kunnen bijvoorbeeld eisen worden gesteld over taalvaardigheid of over routekennis. Door zulke eisen zou de taximarkt worden opgetild naar een hoger niveau.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Aan wat de heer Bashir "over de schutting gooien" noemt, ligt volgens mij een diep politiek meningsverschil ten grondslag. Volgens mij moet je de dingen regelen op de plaats waar ze het best kunnen worden geregeld. Gemeenten kunnen het beste bepalen hoe zij hun taxibeleid willen vormgeven. De branche kan het beste bepalen hoe men daar de opleidingsparagraaf wil vormgeven. Volgens de heer Bashir is de overheid daarvoor altijd de

meest geëigende partij. Daarover verschillen hij en ik fundamenteel van mening. De kwaliteit is volgens mij volledig in goede handen als de zorg daarvoor bij de branchevereniging wordt gelegd. Er is bovendien nog een controleorgaan voor. Ik maak mij daarover dus geen zorgen. De gemeenten juichen het toe dat zij deze bevoegdheden krijgen. Ook de branche juicht het toe dat men deze bevoegdheden krijgt. Het wetsvoorstel wordt dus breed gesteund. Ik heb juist het gevoel dat wij hiermee op de juiste weg zitten. Volgens mij gaat het niet werken als wij op nationaal niveau bepalen hoe de wereld er op lokaal niveau uit moet zien.

De heer **Bashir** (SP):

Zelfs als ik de lijn van de minister zou volgen, zou ik er nog voor pleiten om alle gemeenten de mogelijkheid te geven om bijvoorbeeld eisen te stellen. Zelfs dat wil de minister niet. Blijkbaar is zij het wel met de SP-fractie eens dat het niet overal goed gaat, maar durft zij gemeenten niet eens de mogelijkheid te geven om eisen te stellen. Hetzelfde zie je bij de werkgevers van de taxibedrijven. Zij moeten de eisen stellen. De minister pakt echter niet echt door. Dat vind ik heel jammer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Als de heer Bashir het wetsvoorstel goed leest, ziet hij dat alle gemeenten de mogelijkheid krijgen om kwaliteitseisen te stellen, allemaal. Wij geven een aantal gemeenten een extra bevoegdheid om groepsvorming te eisen. Op advies van de Raad van State doen wij dit in een proefperiode eerst met een aantal gemeenten. Als dat goed uitwerkt, krijgt de rest van de gemeenten deze bevoegdheid ook toebedeeld. Als wij straks het wetsvoorstel aanvaarden, kunnen in elke gemeente kwaliteitseisen gesteld worden.

Dan kom ik bij het dubbeltarief. Ik ben hierover nog in gesprek met de taxibranche. Ik heb net een voorstel gedaan over de verhouding tussen stilstandtijd en rittijd. Samen met KNV Taxi en ROVER hebben wij onderzoek gedaan naar de mogelijke varianten. Voor de invoering van het dubbeltarief moeten de taximeters worden aangepast. Hiervoor moet EL&I een ministeriële regeling aanpassen. Zodra ik hier uit ben met de taxibranche, zal ik de Kamer hierover informeren.

De heer Aptroot heeft mij gevraagd om de factor tijd te relateren aan het minimumloon. Ik vind zelf dat je het totaalplaatje moet relateren aan het minimumloon. Als ik de heer Aptroot goed begrijp, bestaat het risico dat je met alleen stilstaan het minimumloon kunt verdienen, terwijl dat toch niet de bedoeling kan zijn. Het zal altijd een combinatie moeten zijn van de stilstandtijd en het kilometertarief. Ik ben het volledig met de heer Aptroot eens dat in het totaalplaatje de ondergrens niet mag worden overschreden.

De heer **Aptroot** (VVD):

Wij hebben al eerder met elkaar besloten dat het element tijd als component van het tarief terugkomt. Wij zijn gegaan naar alleen starttarief en kilometertarief; tijd is vervallen. Dat kan zeer onrechtvaardig uitpakken. Immers, als iemand veel in de file staat, dan heeft hij gedurende de tijd dat hij in de file staat – dat kan tien minuten duren of misschien wel een kwartier – nul inkomsten. Tijd komt nu terug. Ik vind dat het tijdelement ten minste bruto het minimumloon moet dekken. Dat betekent wel dat het kilometertarief en het opstarttarief naar beneden moeten

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

en dat het in zijn totaliteit neutraal moet uitpakken voor consumenten. Ik weet dat deze discussie loopt. Als wij tarieven maximeren, moet dit wel fatsoenlijk zijn jegens de medewerker wat de looncomponent betreft.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zeker als je in een stad zit waar veel files zijn, kan het zeer nadelig uitwerken als je het tijdsaspect te laag inschaalt en het kilometer tarief te hoog. Enerzijds is er het belang van de ondernemer, die het liefst een zo hoog mogelijk tijdtarief heeft en een wat lager kilometer tarief. Anderzijds is er het belang van de gebruiker, die dit wellicht andersom wil zien. ROVER en KNV Taxi zitten in dezen niet op één lijn. Ik kijk vooral naar het totaalplaatje. Stel dat ik één element eruit haal, opdat het minimumloon geregeld is. In het slechtste geval kun je dan zeggen: je hoeft niet eens te rijden, ook met stilstand heb je het minimumloon al binnen. Dat kan natuurlijk niet de bedoeling zijn voor de klant. Het totaalplaatje moet er goed uitzien, en wel zo dat partijen er niet enorm doorheen zakken. Misschien kunnen wij deze discussie het best voeren als wij een concreet voorstel op tafel hebben liggen met betrekking tot de tarieven.

De heer Aptroot (VVD):

Stel dat je het element tijd in het tarief inbouwt. Ik heb het dan alleen over de reistijd, de wachttijden zijn voor eigen rekening; je winst moet je maar op een andere manier halen. Dan kan het tijdtarief toch niet beneden het niveau van het minimumloon vastgesteld worden?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Onder tijd valt ook wachttijd. De heer Aptroot beperkt het nu tot de reistijd. In het totaalplaatje willen wij rekening houden met het minimum tarief, opdat mensen er niet onder zakken. Ik wil eerst bestuderen wat de gevolgen zijn als je alleen van tijd uitgaat en niet ook van het kilometer tarief.

Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Het is interessant dat de minister nog een aantal dingen nagaat. Het probleem is volgens mij ook dat de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs onder zware druk komen te staan doordat de spoeling zo dun is. Wil de minister dat bekijken? Bij de post, in de thuiszorg, in de schoonmaakbranche, en bij de taxibranche als we niet oppassen, zien we dat de markt als gevolg van modernisering en liberalisering steeds aantrekkelijker lijkt, maar dat de arbeidsvoorwaarden en de arbeidsomstandigheden eraan onderdoor gaan. Dat heeft dan ook weer te maken met hoe er gefunctioneerd kan worden op de taximarkt, want daardoor gaan chauffeurs zich noodgedwongen op een bepaalde manier gedragen om toch nog aan een fatsoenlijk salaris te komen. Daarom vraag ik de minister of ze dat serieus wil bekijken. Het is namelijk echt wel een probleem.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De opdracht die er ligt, is om een dubbeltarief te onderzoeken waarbij naast kilometerprijs het tijdsaspect een rol speelt. Ik ben daarover in gesprek en heb een voorstel ingediend bij KNV. Daarin komen beide vragen aan de orde, zowel wat het betekent voor de ondernemer en wat die het liefste wil als wat het betekent voor de gebruiker van de taxi. Daarbij moet de vraag of ondernemers niet onder de minimumprijs komen, afgewogen worden tegen

de vraag of de reiziger niet in een keer relatief meer moet gaan betalen met het nieuwe systeem. Ik denk daarvoor een goed voorstel voorgelegd te hebben. Daarover ben ik in gesprek. Ik wil er dus niet al te diep op ingaan. Als ik eruit ben, kom ik er bij de Kamer op terug. Daarnaast is er een vraag over de indexering; dan kom je een beetje aan de voorwaardenkant. Daarover zijn we ook in gesprek. We hebben een voorstel gedaan voor hoe de indexering eruit moet zien. In de overige arbeidsvoorwaarden wil ik niet treden. Dat is echt tussen het bedrijf en de taxichauffeurs. Ik ga niet als overheid zeggen wat ze wel en niet moeten hebben. Dat maakt onderdeel uit van de cao.

De heer Slob (ChristenUnie):

De minister zegt dat ze een voorstel heeft gedaan en dat ze daar nog over in gesprek is. Ze vraagt de ruimte om dat af te ronden. Dat is akkoord. De vraag is wel hoelang het nog duurt. Dit kunnen namelijk tijdvetende discussies zijn. Binnen welke termijn kan de minister de Kamer informeren over de uitkomst van het overleg?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik hoop niet te lang. Net voordat ik naar India ging, heb ik een voorstel neergelegd. De branche is daarnaar aan het kijken. We willen de taximeter erbij betrekken, want daarin moeten de tarieven ook weer opgenomen worden. Ik ga ervan uit dat we over niet al te lange tijd uitkomen en dan zal ik de Kamer zo snel mogelijk informeren. Volgens mij moet dat binnen een maand kunnen.

Voorzitter. Ik heb nog drie vragen liggen. De PVV-fractie vraagt of het contractvervoer vrij kan worden gesteld van de nieuwe taxipas. Alle taxichauffeurs moeten natuurlijk vakbekwaam zijn. Daarom zijn er ook eisen gesteld aan het verkrijgen van een taxipas, een chauffeurspas. Dat geldt ook voor mensen die contractvervoer doen. Het gaat om kwetsbare mensen. Daarom strookt vrijstelling van een chauffeurspas waar kwaliteitseisen voor staan, daar niet mee. Alleen chauffeurs die steeds dezelfde route rijden – ik denk aan leerlingenvervoer – kunnen volstaan met een zogenaamde lightpas. Voor de zware versie heb je dan alle stratenkennis nodig en voor de lightpas niet. Het helemaal laten vervallen vind ik onverstandig.

De heer Haverkamp heeft expliciet gevraagd wat het betekent als je met een taxi van buiten komt. Kun je dan helemaal niet meer terecht? Nee, dat is absoluut niet de bedoeling. Het gaat echt om het opstappen, om degene die op de opstapplaatsen de vergunning krijgt van de gemeente. Een beltaxi of contractvervoerder of de taxi waarmee de heer Verhoeven vanuit Amersfoort naar Den Haag komt, kan gewoon zijn klant afleveren. Dat valt volledig buiten de groeperingsregeling. Ik hoop daarmee de zorg van de heer Haverkamp weggenomen te hebben, nu niet in juridische vorm maar gewoon in klare politieke taal.

Dan blijft het amendement van de heer Slob over. Hij doet de interessante suggestie om in de toekomst met de ov-chipkaart in de taxi te kunnen betalen. Dat is op dit moment niet mogelijk. Het is materieel niet haalbaar aangezien TLS nog vooral bezig is met de uitrol in het ov. Het is ook niet mogelijk vanwege EU-regelgeving, want daarvoor heeft TLS een egi-status nodig. Op dit moment is er overleg gaande, dat de komende periode zal blijven doorgaan, tussen de taxibranche, ROVER en partijen als TLS om te bekijken of dat in de toekomst mogelijk is. Dat laat onverlet dat het verstandig is om een haakje aan het wetsvoorstel toe te voegen, aangezien het nu nog niet genoeg is geregeld. Daarmee is niet vastgelegd dat het

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

moet of wanneer het moet, maar bestaat wel de mogelijkheid om de ov-chipkaart breder in te zetten als dat mogelijk is. Ik ben dus bereid om een haakje in het wetsvoorstel te maken om dat te realiseren.

Daarmee heb ik alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

Ik zie dat er behoefte is aan een tweede termijn.

Het woord is aan mevrouw Van Gent.



Mevrouw Van Gent (GroenLinks):

Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording. Nog een paar opmerkingen van mijn kant.

De minister had het over de boefjes, zoals ik die aan kaarte, en de engeltjes. Het gaat mij bij groepsvorming om het volgende. Stel dat je een groep hebt van tien boefjes die samen taxibedrijf Bandiet vormen, dan is het maar helemaal de vraag of die tien boefjes er onderling op toe gaan zien dat er geen wantoestanden binnen de groep ontstaan aangezien het allemaal boefjes zijn. Dat was mijn punt. Als dat gebeurt, hoe ziet de minister dat dan? Ik wil groepsvorming verder niet tegenhouden maar zie wel risico's in de organisatie van groepen. Zou je daar, behalve een minimum- en maximumaantal waaruit een groep moet bestaan, niet wat meer voorwaarden aan moeten stellen? Zou je bijvoorbeeld een aantal dingen kunnen zeggen over de kwaliteit van die groepen?

Over het maximumaantal taxi's en vergunningen zal de heer Bashir zo meteen mede namens mij een motie indienen waarin wij vragen om beter te kijken naar het reguleren van de markt. Wij hadden het net per interruptie over de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs in die zin dat zij een fatsoenlijke boterham kunnen blijven of weer gaan verdienen. Dat vind ik van groot belang. De vrije, geïdealiseerde markt heeft immers weinig gebracht voor de passagiers en ellende gebracht voor heel veel chauffeurs, omdat de spoeling zo dun is geworden dat ze geen fatsoenlijke boterham meer kunnen verdienen. Dan moet je niet zo halsstarrig vasthouden aan marktwerking, want ook de markt kent zijn imperfecties, zo zeg ik mede tegen mijn liberale collega's.

Ik ben voor nu tevreden met de toezegging van de minister aan mij dat zij nog eens heel serieus gaat bekijken of je voorrang zou moeten geven aan het installeren van de boordcomputer in het grootstedelijk gebied, waar de problemen zitten. Dat lijkt mij heel belangrijk. Wij worden daar over twee weken over geïnformeerd. Ik hoop dat zij dat met deze praktische handreiking van mij voor elkaar gaat krijgen.

Dat bonnetje komt er dan ook aan. Het is precies zoals de minister zegt en zoals ik in mijn eerste termijn zei: op dat bonnetje staan allerlei gegevens zoals het klachtenmeldpunt waar je naar kunt bellen, en informatie over de rit, de chauffeur en de taxi. Het bonnetje is dus eigenlijk je bewijsmateriaal op het moment dat er iets misgaat, maar dan moet het bonnetje er wel uitkomen en de boordcomputer wel geïnstalleerd zijn. Het lijkt mij volstrekt logisch om dat als eerste te doen in de probleemgebieden.



De heer Bashir (SP):

Voorzitter. Iedereen is het erover eens dat de liberalisering van de taximarkt niet heeft gebracht wat de voorstanders

van de liberalisering hadden gehoopt. Dit wetsvoorstel is een stap in de goede richting, maar wij moeten wel beseffen dat wij nog kilometers te gaan hebben om tot een betere werking en regulering van de taximarkt te komen. Het probleem is namelijk het aantal taxi's. In sommige gemeenten zijn er te weinig taxi's, maar de gemeenten waar teveel taxi's zijn, moeten de mogelijkheid krijgen om eisen te stellen aan het aantal taxi's. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat sinds de liberalisering van de taximarkt in 2000 het aantal taxi's in met name de grote steden explosief is gestegen;

constaterende dat uit de cijfers van Koninklijk Nederlands Vervoer blijkt dat tegelijkertijd in de betreffende gemeentes de gezamenlijke omzet van alle taxibedrijven is gedaald;

constaterende dat door deze twee ontwikkelingen de gemiddelde taxichauffeur veel meer moeite heeft om een eerlijke boterham te verdienen;

constaterende dat door de overcapaciteit aan taxi's er veel problemen zijn ontstaan en de kwaliteit van de taxi-sector daardoor bedreigd wordt;

van mening dat het daarom wenselijk is om het aantal taxi's in een gemeente te kunnen maximeren;

verzoekt de regering, gemeentes alsnog de mogelijkheid te geven om een maximum aan het aantal taxi's te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Bashir en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (32424).



De heer Verhoeven (D66):

Voorzitter. Dank aan de minister voor de beantwoording van alle vragen die zijn gesteld over deze wetswijziging. Wij hebben er een positief gevoel over; dat heb ik in het debat al aangegeven.

Er zijn drie onderwerpen die ik nog even wil aanstippen. Ten eerste: wij zouden de kwaliteitseisen het liefst vertaald zien in grondrechten voor de taxipassagier. Ik ben blij dat de minister dit een goed idee vindt en dat zij er wel iets in ziet. Zij heeft ook gezegd dat het aan de gemeenten is om met dingen te komen en dat zij dit zelf moeten doen. Ik zou het goed en verstandig vinden als de minister dat zo veel mogelijk via de VNG-kanalen en andere contacten zou willen stimuleren. Dan kunnen wij kijken of de kwaliteitseisen op een bepaalde manier meer

Verhoeven

zichtbaar bij taxi's terecht kunnen komen, zodat er onder chauffeurs en passagiers een breed gevoel ontstaat in de trant van: dit is ongeveer waar wij elkaar aan houden. Mijn collega's van de fracties van GroenLinks, de PvdA en de SP waren bang dat ik niet handhavend genoeg was. Tegen hen zeg ik: op een gegeven moment kunnen wij kijken naar de koppeling aan een klachtenlijn via de mysteryguest en misschien zelfs naar de koppeling aan de vergunning. Daarvoor is het nu nog te vroeg, omdat de gemeenten dat zelf moeten gaan inrichten.

Ten tweede: ik ben blij met de toezegging van de minister over de heffing. Zij wil daar bovenop zitten. Mijn partij heeft een hekel aan heffingen die heel snel uit de hand lopen, veel meer kosten dan waar zij ooit voor bedoeld zijn en tot allerlei overbodige tariefstijgingen leiden voor degenen voor wie zij bedoeld zijn. Dat zijn in dit geval de goedwillenden. Laten wij dat ook maar eens zeggen: het gaat met name om goedwillende taxichauffeurs, die goed hun werk willen doen en voor wie een heffing eigenlijk helemaal niet nodig is. In die zin worden zij al slachtoffer van een kleine minderheid. Het mechanisme om het geheel te regelen is nog tot daaraan toe, maar het moet niet uit de hand lopen door stijgende heffingen en speeltjes van gemeenten.

Ten derde: ik ben zeer benieuwd naar hetgeen de gecombineerde denkkraft van de VVD-fractie en de minister van liberale snit oplevert voor het reguleren van de prijzen in de markt. Ik zal in dat opzicht de motie van mijn VVD-collega – als hij een motie indient – kritisch bekijken, want ik had het gevoel dat zijn fractie van plan is om de taxichauffeurs meer te laten verdienen en de consument niet meer te laten betalen. Als hij als een tovenaer kan laten zien waar dat geld vandaan komt, zullen wij daar zeer open naar kijken.



De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Het is goed dat collega Verhoeven nog een keer de discussie over gemeentelijke tariefstellingen heeft aangezwengeld. Je ziet het soms ook bij bouwvergunningen, bijvoorbeeld voor een dakkapelletje. Soms wordt het maar aan iets toegeschreven, worden tarieven verhoogd om elders een gat te dichten. Volgens ons moet dit kritisch worden bekeken. Daarom stelde ik ooit voor om bij klachten de NMa tarieven van gemeenten te laten beoordelen, omdat het monopolisten zijn. Toen was de Kamer niet zover, maar ik zal eens met mijn collega's bepraten of wij dat alsnog kunnen regelen.

Er staat nog één punt open: de tariefstelling. Ik weet dat de minister en de branche onderhandelen, maar ik weet ook dat daarbij tarieven worden genoemd die beneden het minimumniveau zijn, althans het tijdsdeel van de tarieven. Dat is volgens mij niet netjes en daarom dien ik de volgende motie in om de minister een stevig steuntje in de rug te geven of misschien een stimulans te geven om in de goede richting te onderhandelen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de taxibranche een maximumtarief kent dat bestaat uit een starttarief en een kilometertarief;

overwegende dat door het ontbreken van tijd als derde tariefcomponent, de ritprijzen door files en opstoppingen ver onder kostendekkend niveau op basis van het minimumloon kunnen komen;

spreekt als haar mening uit dat het maximumtarief-taxi zodanig moet zijn samengesteld dat via de tijdvergoeding altijd het kostenniveau van het minimumloon voor de gereden tijd is verzekerd;

spreekt voorts als haar mening uit dat wijziging van de tariefstelling voor de consument in totaliteit niet prijsverhogend mag uitwerken;

verzoekt de regering, daartoe de maximumprijzen-taxi aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot, Haverkamp en De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (32424).

De heer Aptroot (VVD):

Qua uitwerking betekent dit het volgende. Mevrouw Van Gent vroeg daar ook naar. Met de tariefcomponent moet de kilometercomponent, de vergoeding voor de gereden kilometers en het starttarief, naar beneden worden aangepast. In zijn totaliteit blijft het gelijk voor de consument en branche, maar het kan niet zo zijn dat iemand die bijvoorbeeld in de spits taxidienst heeft en daardoor weinig kilometers per uur of per minuut maakt, eigenlijk altijd verliesgevende business heeft. Dat is een van de redenen dat soms ritten worden geweigerd.

De heer Slob (ChristenUnie):

Ik heb op zich sympathie voor de opvatting van de heer Aptroot dat taxichauffeurs een fatsoenlijke boterham moeten verdienen. Dat is namelijk de achtergrond van de motie. Ik zit echter met het probleem dat deze minister namens de regering al met de sector over een voorstel onderhandelt. Het lijkt erop dat ook de heer Aptroot en de twee mede-indieners van de motie aan tafel schuiven en willen meesturen. Moeten wij op grond van het principe "de regering regeert, de Kamer controleert" niet eerst even wachten op hetgeen waarmee de minister komt? Als het niet voldoet aan de eisen die de heer Aptroot stelt, kunnen wij de minister altijd nog terugsturen. Dit maakt het wel ingewikkeld. Snapt de heer Aptroot het probleem dat ik met zijn motie heb?

De heer Aptroot (VVD):

Ik begrijp het wel. Als je een duidelijke wens hebt die in de onderhandelingen verwerkt zou moeten worden, dan kun je die beter aan het begin of tijdens de onderhandelingen noemen dan achteroverleunen, helemaal niks zeggen, geen uitspraak doen en aan het einde zeggen: ja, maar wij hadden het in die richting gewild. Dan zegt de minister namelijk: had dat eerder laten weten.

Aptroot

De heer **Slob** (ChristenUnie):

De heer Aptroot zei net al dat hij informatie heeft over wat er aan tafel besproken zou worden. Ik heb die informatie niet en daarom is het voor mij ook moeilijk te controleren dat het niet aan de eisen voldoet die hij in zijn motie verwoordt. Dan moet hij volgens mij tegen de minister zeggen: neemt u uw voorstel terug, en hiermee sturen wij u opnieuw op pad. Op deze manier doorkruist de heer Aptroot een erg ingewikkeld proces, ook vanuit de positie van de Kamer gezien.

De heer **Aptroot** (VVD):

Als wij toch maximumtarieven vaststellen, vind ik het geen probleem dat de Kamer nog even een uitgangspunt aan de minister meegeeft. Het kan lastig zijn voor een bewindspersoon, maar het lijkt mij nog veel lastiger als de Kamer geen mening laat horen en aan het einde zegt: wij hadden het eigenlijk zo gewild. Ik hoor wel van de minister in hoeverre en op welke manier zij de motie uitvoert. De motie moet eerst worden aangenomen, maar gezien de ondertekening lukt dat. Ik ga ervan uit dat de minister het ook zo regelt.

□

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. Wij staan positief tegenover deze wet, maar in de beantwoording is een punt van zorg naar boven gekomen over het aanbod. Je kunt veel kwaliteitseisen stellen, maar dat laat onverlet dat bij te veel taxichauffeurs dezelfde incidenten zich kunnen voordoen als in het verleden. De ervaringen van de afgelopen tien jaar hebben ons niet veel vertrouwen gegeven. Er zijn te veel problemen ontstaan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het overaanbod van taxi's een onderdeel is van het probleem in de grote steden;

verzoekt de regering om het criterium "voldoende aanbod" een afweging te laten zijn om een vergunning aan een groep al dan niet toe te wijzen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:

Deze motie is voorgesteld door het lid Monasch. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 11 (32424).

De heer **Haverkamp** (CDA):

Een wezenlijk onderdeel van de wet is dat wij de regie neerleggen bij de gemeenten. De stad Amsterdam kan eisen stellen aan zijn taximarkt. De heer Monasch vraagt nu om een maximum. Hoe moet dat in de praktijk gaan werken? Vindt de heer Monasch dat de stad Amsterdam een maximum moet stellen? Heeft hij het gevoel dat dat volgens Europese wet- en regelgeving kan? Kan hij de concrete uitvoering van zijn motie een beetje toelichten?

De heer **Monasch** (PvdA):

Met alle plezier. De motie komt voort uit de beantwoording van de minister. Er moet lokale regie zijn. De problemen in de afgelopen jaren zijn ontstaan door het overaanbod. Wij kunnen er veel zaken aan toevoegen om dit te voorkomen, maar het overaanbod is een cruciaal onderdeel van het probleem. De minister zegt dat iedereen die een groepje kan maken, dat mag doen. Daarmee blijft het probleem van het overaanbod in stand. Gelet op de problemen van de afgelopen jaren, moeten wij op een gegeven moment zeggen: genoeg is genoeg. Er moeten alle waarborgen zijn voor nieuwe toetreders, maar als wij dreigen in de oude situatie te belanden, dan moet de gemeente als lokale regisseur de ruimte hebben om een nieuwe groep af te wijzen vanwege het grote aanbod.

De heer **Verhoeven** (D66):

De heer Monasch dient een korte, heel algemene motie in met een heel duidelijk idee: de mogelijkheid van een maximum. Dat roept bij mij een vraag op. In Amsterdam heeft de eerdere situatie geleid tot een lucratieve handel in het beperkte aantal vergunningen. De prijzen daarvan gingen enorm stijgen. Dat soort zaken moet ondervangen zijn. Hoe gaat de heer Monasch dat regelen? Bij schaarsste gaan de prijzen stijgen in plaats van dalende prijzen bij overaanbod.

De heer **Monasch** (PvdA):

U legt de vinger precies op de zere plek. Dit gaat niet over schaarste, dit gaat om de omgekeerde situatie. In de oude situatie hadden wij schaarste, maar in de afgelopen jaren is een overaanbod ontstaan. Ik zie het probleem niet zo een-twee-drie ontstaan. Het gaat erom dat het overaanbod geleid heeft tot de enorme problemen van de afgelopen jaren. Het probleem dat de heer Monasch ziet, dat geen overaanbod-, maar een schaarsteprobleem is, hoeft niet op te treden. Bij overaanbod daalt de prijs van vergunningen namelijk automatisch.

□

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording, met name de verheldering rond de mogelijkheid om de Tweede Kamer vanuit Amersfoort of Nederhorst den Berg te bereiken voor een spoeddebat. Ik dank de minister voor de toezegging dat dat mogelijk is.

Anders dan sommige andere fracties hecht de CDA-fractie eraan dat je je brood mag verdienen als je je kwalificeert voor de groepsnormen. Wij hebben het beeld dat het maximeren van het absolute aantal taxi's niet kan krachtens Europese wet- en regelgeving. Dat halen wij ook uit het rapport van de Raad van State. Graag een toelichting van de minister op dit punt.

De kwesties van het minimumaantal groepen en de rol van het college van burgemeester en wethouders vinden wij duidelijk.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Als het wel mogelijk is om het aantal taxi's te maximeren, is de CDA-fractie er dan wel voor?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Nee, op dit moment niet. Er ligt een wetsvoorstel dat kwaliteitseisen stelt. Dat voorstel past bij een totaalpakket dat in 2008 met elkaar is afgesproken. Een wezenlijk onder-

Haverkamp

deel daarvan zijn heldere tarieven en dat de klant weer keuzes krijgt. Als het gehele in 2008 afgesproken pakket niet blijkt te werken – er komt een evaluatiemoment – moet gekeken worden of er alternatieven zijn. Een van de alternatieven kan zijn het overwegen van een maximumaantal. Wij willen dan wel weten of dat ook een serieus alternatief is. Wij gaan er nu van uit dat dit niet het geval is. Ik proef bij een aantal andere fracties dat die een ander beeld hebben. Ik vind dat in ieder geval bekeken moet worden of iedereen hetzelfde beeld heeft. Kan het of kan het niet?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks):

Mijn vervolgvraag is de volgende. Stel dat uit een evaluatie of een tussenstand blijkt dat de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs steeds verder naar beneden bij worden gesteld en het steeds moeilijker wordt om een fatsoenlijk inkomen te verwerven in deze branche. Is dat ook een zorg van de CDA-fractie? Weegt de CDA-fractie dat mee?

De heer **Haverkamp** (CDA):

Voor de CDA-fractie is dit een zeer wezenlijk punt. Om die reden steunen wij ook de motie van de heer Aptroot. Als iemand aan het werk is, moet dat gebeuren tegen het minimumloon. Er moet geen race naar de bodem komen van veel taxichauffeurs die ver onder het minimumloon moeten gaan rijden. Die bescherming moet de chauffeur worden geboden. Dat is een van de redenen waarom wij de motie van de heer Aptroot steunen.

De heer **Monasch** (PvdA):

De heer Haverkamp zegt terecht dat mensen de ruimte moeten krijgen om een boterham te verdienen in deze branche. Die mening deel ik met hem. Wij hebben een markt gezien waarin de boel gekannibaliseerd is en waarbij er bijna een jungle is ontstaan waarin gevochten is om ritjes. Er gold het recht van de sterkste. Dat ging ten koste van de kwaliteit en van de stad. Moeten wij dat toch niet reguleren? Ik doe het ook liever niet. Ik geef een voorbeeld. Ik heb veel gewerkt met de ondernemers van de Albert Cuyp. Die vroegen allemaal om toe te laten dat er op de markt gebrancheerd wordt. Als iedereen kleding gaat verkopen, gaat de markt kapot. Door ingrijpen is de kwaliteit van de markt, in dit geval de echte markt, tot bloei gekomen. Ik ben bang dat wij de markt waarover wij het vandaag hebben kapot maken als wij alleen maar zeggen: wie kan die mag. Wij kunnen dan precies in die situatie belanden die deze wet wil voorkomen.

De heer **Haverkamp** (CDA):

De heer Monasch sprak waarschijnlijk met een kledingverkoper die al een stand had. Stel dat een kledingverkoper de ambitie heeft om kledingverkoper te worden op de Albert Cuyp. Die baalt natuurlijk als een stekker dat die daar niet mag verkopen. Daarom is er nu gezegd dat wij de taximarkt liberaliseren. Het is terecht dat de SER in 2008 concludeerde dat op heel veel deelmarkten liberalisering heeft gewerkt, maar juist niet op de taximarkt. Naar aanleiding daarvan is er in 2008 een pakket aan maatregelen afgekondigd. Een van die punten waar het niet werkte, was de race naar de bodem. De taxi's zijn minder goed dan die zouden moeten zijn. Taxichauffeurs voldoen niet aan bepaalde eisen. Vervolgens is gemeenten een kader geboden om wel regels te stellen.



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. Er zijn nog een paar vragen gesteld en er is een aantal moties aan de orde.

Mevrouw Van Gent vraagt naar de boefjes. De gemeenten kan kwaliteitseisen stellen, ook aan de boefjesgroep die kwaliteit moet leveren. Op het moment dat individuen daarin elkaar niet zouden aanspreken, is dat natuurlijk niet wenselijk. Elke overtreding of fout kan echter gewoon geconstateerd worden en alsnog leiden tot intrekking van vergunning en dergelijke. Ik heb het handhavingsoptiek al genoemd.

Het andere punt is de marktregulering, waarover de heer Bashir een motie heeft ingediend. Mij wordt gevraagd er uiteindelijk voor te zorgen dat de regering alsnog gemeenten de mogelijkheid geeft om een maximum aan het aantal taxi's te stellen. Ik zeg nogmaals dat het probleem wat mij betreft niet het aantal taxi's is, maar de kwaliteit van de taxi's. Juist door het stellen van kwaliteitseisen kan het kaf van het koren worden gescheiden. Dat is ook een vorm van maximumbeperking. Niet iedereen wordt immers meer toegelaten. Dat is een andere vorm dan gemeenten de mogelijkheid geven om het maximum te beperken. Daarmee beperk je ook de markt en zorg je ervoor dat mensen niet meer vrij tot de markt kunnen toetreden. Dan kom je in de problemen die ik zo even heb geschetst, die van de vrijheid van beroep. Ik zal dat dus niet vorm gaan geven. Sterker nog, ik zal via een ministeriële regeling op grond van artikel 82b expliciet iets vastleggen over het maximaal aantal groepen. Nogmaals, ik geloof echt dat – hiermee geef ik meteen een oordeel over de motie van de heer Bashir over de "overcapaciteit" – het aanbodprobleem kan worden opgelost door scherpe eisen te stellen. Op het moment dat er te veel taxi's in een gemeente zijn, kan verdere aanscherping van de eisen ervoor zorgen dat alleen de partijen overblijven die echt goede kwaliteit leveren. Ik ontraad dus de motie-Bashir/Van Gent. En daarmee gelijk – ik loop er dwars doorheen – ook de motie van de heer Monasch op stuk nr. 11, omdat ik wil sturen op kwaliteit in plaats van kwantiteit.

De heer Verhoeven, die er nu niet is, heeft nog eens gevraagd naar de grondrechten. Zoals eerder gezegd, zal ik dit punt bespreken in mijn contacten met de VNG, net als de discussie over de heffing.

Ik kom bij de motie van de heer Aptroot op stuk nr. 10, die ook is ondertekend door de PVV en het CDA. Ik zit inderdaad midden in de onderhandelingen. De prijzen heb ik goed in mijn hoofd, maar ik kan niet helemaal inschatten of het tijdtarief overeenkomt met de motie die voorligt. Als ik de motie zo mag interpreteren dat het tarief het minimumloon moet dekken, beschouw ik haar als ondersteuning van het beleid. De onderdelen van het tarief zal ik zodanig samenstellen dat er een prikkel van uitgaat, zodat bijvoorbeeld alleen een uur wachten niet het minimumloon oplevert. Een chauffeur moet worden gestimuleerd om te verdienen aan het vervoeren van klanten. Ik zal deze motie indachtig houden en even narekenen hoe die past in het tarief zoals wij dat nu hebben voorgesteld. Op het moment dat ik met een voorstel kom, kan de heer Aptroot beoordelen in hoeverre de motie daarin daadwerkelijk is verwerkt. Mijn inzet is dat het tarief het minimumloon moet dekken. Daarmee is de motie ondersteuning van beleid.

Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

Het laatste punt zijn de maximumprijzen. Wij hantieren daarbij de OV-index. Uiteindelijk zal in 2012 en 2013 opnieuw worden bekeken of dit voldoende overeenkomt met de ontwikkelingen in de branche. Dit zal dan weer opnieuw aan de orde komen.

Volgens mij heb ik hiermee in korte tijd de vragen behandeld.

De voorzitter:

Ik zie dat iedereen tevreden is. Dank u zeer. De stemmingen over het wetsvoorstel en de moties zijn aanstaande dinsdag.

Na een schorsing gaan we verder met het VAO studiefinanciering. Ik zie dat maar één persoon zich op de lijst als spreker heeft ingeschreven, dus misschien moeten we bekijken of er straks voldoende leden zijn om het indienen van een motie te ondersteunen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.