

Rotterdam en andere belanghebbenden bij het lopende saneringsproject in Rotterdam een verzoek om schadeloosstelling aan de minister voorgelegd. De minister schrijft echter dat het verzoek door haar niet zal worden ingewilligd en geeft daarvoor een aantal redenen. Maar daarmee is het probleem natuurlijk nog niet opgelost. Welke mogelijkheden en/of oplossingen heeft de minister om toch tegemoet te komen aan de goodwillproblematiek?

Voorzitter! Er zullen nog een aantal zaken moeten worden geregeld, zoals de problemen met de chauffeurspas, waar de branche het niet over eens is en pleit om daarvoor het sofi-nummer op te nemen, de invoering van de boordcomputer en het taxikenteken. Ook zullen er flankerende maatregelen moeten worden getroffen, zoals de aanleg van visgraatse taxistandplaatsen, de taxi op de bus- en trambaan etc. Er is weinig tijd, want op 1 januari 2000 wil de minister de wet laten ingaan. Er is wel sprake van een overgangstermijn, maar de taxibedrijven moeten wel tijdig weten, waar zij aan toe zijn, want zij zullen een belangrijk deel van de kosten moeten opbrengen. Goed overleg met de branche is daarvoor een vereiste. Dat het daarmee niet goed gaat, blijkt ons uit een brief en een persbericht, gedateerd 4 oktober 1999, van het Koninklijk Nederlands Vervoer. KNV Taxi beklaagt zich erover dat de chauffeurspas zonder overleg met de bedrijfstak wordt ingevoerd, zonder dat rekening is gehouden met de toezeggingen van de minister hieromtrent. KNV Taxi heeft om deze reden het overleg met de minister op 29 september jongstleden opgeschort. In de memorie van antwoord lezen wij, dat de regelgeving tot invoering van de chauffeurspas reeds per 1 oktober van kracht is geworden. In een brief, gedateerd 1 oktober 1999, verzoekt KNV Taxi om op korte termijn van de minister een inhoudelijke reactie te ontvangen, waarbij ingegaan wordt op eerder door haar gedane toezeggingen. Wil de minister meedelen welke reactie zij heeft gegeven op de brief van KNV Taxi, hoe thans het overleg met de branche verloopt en welke toezeggingen zij inmiddels heeft gedaan en nog zal doen?

De lokale knelpunten op het gebied van infrastructuur zijn niet opgelost. Met de aanpak daarvan

moet zelfs nog worden begonnen. Wil het first-in-first-out-systeem kunnen functioneren, dan moeten wel tijdig maatregelen zijn genomen. In de memorie van antwoord schrijft de minister dat in de Stuurgroep openbaar vervoer de onderzoeksresultaten inzake de herinrichting van taxistandplaatsen in november 1999 zullen worden besproken. Ook de bekostiging van de herinrichting komt daarbij ter sprake. Dat is allemaal wel erg laat. Wil de minister meedelen wat thans de stand van zaken is, wie de kosten zal dragen en hoe de medewerking van gemeenten en de Nederlandse Spoorwegen is?

Over de datum van inwerkingtreding lezen wij op blz. 24 van de memorie van toelichting het volgende: "In het kabinetsstandpunt is als inwerkingtredingsdatum van deze wet genoemd 1 januari 2000 met het streven de publicatie in het Staatsblad ruim daarvoor te laten plaatsvinden. Hiermee was beoogd dat alle betrokkenen – branche, klanten, vergunningverleners, instanties voor controle en handhaving – tijdig zouden kunnen inspelen op de nieuwe regels." Het is vandaag 30 november 1999 en de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel is nog niet voltooid. Voor 1 januari kan van "tijdig inspelen" geen sprake zijn. Naast de bezwaren die de CDA-fractie tegen dit wetsvoorstel heeft, moet zij concluderen dat, gelet op de invoeringsdatum van 1 januari 2000, verschillende elementen niet invoeringsrijp zijn, dan wel op korte termijn nog geregeld moeten worden. Deze elementen heb ik tijdens mijn betoog genoemd. De CDA-fractie kan zich niet aan de indruk onttrekken dat deze wet op onverantwoorde wijze wordt doorgedrukt en dat marktwerking hier van middel tot doel is verheven. Met belangstelling wachten wij de reactie van de minister af.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan mevrouw Bierman-Beukema toe Water, die haar maidenspeech zal houden.



Mevrouw **Bierman-Beukema toe Water** (VVD): Mijnheer de voorzitter! Om mij mentaal voor te bereiden op de discussie van heden heb ik mij vanochtend, komend uit het centraal station, naar de taxistandplaats

begeven. Ik trof daar een fikse rij – in mijn ogen – gelijksoortige auto's aan. Toen ik iets te veel belangstelling toonde voor één van de auto's achterin de rij, werd ik resoluut naar de voorste verwezen. Wat zou het kosten van Den Haag Centraal naar het Binnenhof? Er is een dikke kans dat je een tijdje vastzit. Ik weet trouwens überhaupt niet wat de tarieven zijn. Ik ben dus maar gaan lopen, ook niet slecht voor de modal split.

Voorzitter! Het wetsvoorstel kent een lange voorgeschiedenis met als herkenbaar startpunt het advies van de Raad voor verkeer en waterstaat, dat in 1994 werd uitgebracht. De raad is van mening dat de huidige situatie niet voldoet. Het taxibeleid is te veel op de producent en te weinig op de consument gericht.

In 1995 laat de Werkgroep marktwerking, deregulering en wetgevingskwaliteit – de commissie-Jonker – haar licht schijnen over de validiteit van doelstellingen, effecten van regelgeving en de vaststelling van tarieven en brengt zij het rapport "Taxi naar de toekomst" uit. De werkgroep wijt de matige prestaties van de taximarkt, zoals hoge prijzen, lage efficiëntie en bezettingsgraad, onvoldoende kwaliteit en lage innovatiegraad voor een groot deel aan de vergaande regulering van de markt. Een en ander leidt ertoe dat de taxi slechts een bescheiden, statische rol in het verkeers- en vervoersbeleid vervult en het aandeel van het taxivervoer in de modal split beperkt is.

Kern van de voorstellen van de werkgroep is een vergaande deregulering van het taxibeleid om de gewenste marktwerking en concurrentie te bewerkstelligen. Verwacht wordt dat de kettingreactie die hierdoor ontstaat uiteindelijk zal leiden tot een betere afstemming tussen vraag en aanbod en – dat is het belangrijkste – een toename van het taxigebbruik. Het zal niet verbazen dat deze aanpak de VVD-fractie bijzonder aanspreekt.

De regering heeft in grote lijnen het advies van de commissie-Jonker overgenomen en middels het aan de orde zijnde wetsvoorstel geregeld dat vergunningverlening wordt gecentraliseerd, de minister een maximumtarief kan vaststellen, vergunningen nog twee jaar gebiedsgebonden zijn en de minister nog twee jaar vergunningen kan weigeren op basis van een bijgesteld

capaciteitsbeleid. Vastgelegd is bovendien dat de minister binnen achttien maanden verslag zendt naar de Staten-Generaal over de doeltreffendheid en effecten van deze wet. Als daar zwaarwegende redenen voor zijn, kunnen gebiedsbeperking en capaciteitsbeleid met maximaal twee jaar verlengd worden.

Mijnheer de voorzitter! Nederland is niet het enige land dat probeert, met een dergelijke vorm van deregulering het taxigebied een impuls te geven. De talrijke ervaringen in het buitenland laten zien dat de beoogde doelstelling van "een beter taxiproduct voor een reële prijs" zeker niet zonder meer en gegarandeerd gehaald wordt. Mijn fractie onderschrijft daarom van harte de door de regering voorgestelde voorzichtige en geleidelijke invoering van maatregelen en de aandacht voor kwaliteitseisen.

Zo zal bij de afbouw van het capaciteitsbeleid de aanvrager van een ondernemersvergunning moeten aantonen dat hij voldoet aan de landelijke omzetnorm. Daarnaast gaan wij ervan uit dat de minister voor ten minste twee jaar een maximumtarief zal vaststellen. Wij hebben het ontwerp van de ministeriële regeling inmiddels ontvangen. Mocht het vervallen van de 24-uursverplichting ongewenste effecten opleveren, dan zal dat blijken uit de monitoring en kan eventueel aan het einde van het derde jaar een 24-uurseis worden ingevoerd.

Wij verwachten dat de klachtenregeling die haar beslag krijgt in de Wet personenvervoer 2000 een kwaliteitsborgende werking zal hebben en dat de verplichte boordcomputer de klant betere informatie zal verschaffen bij de afrekening.

Mijn fractie verwacht dat genoemde maatregelen toereikend zijn om ongewenste bijverschijnselen zoals tariefstijgingen, vermindering van service en vershraling van kwaliteit, te voorkomen. De ervaringen uit het buitenland leren ons dat dit soort flankerend beleid noodzakelijk is en dat wij te maken hebben met een speciaal product in een speciale markt.

Mijnheer de voorzitter! Het is aannemelijk dat het nieuwe regime met name in stedelijk gebied en binnenstedelijke agglomeraties zijn vruchten zal afwerpen en leiden tot

een meer substantiële rol van de taxi binnen de vervoersketen. Cruciale randvoorwaarde is hiervoor nog wel dat de taxistandplaatsen zodanig aangepast worden dat het praktisch mogelijk wordt, een andere taxi te kiezen dan de voorste. Graag zou ik van de minister willen vernemen of zij op basis van de laatste inzichten verwacht dat gemeenten binnen afzienbare tijd kans zien en bereid zijn, dit te doen.

Een andere vraag is hoe het zit met het platteland. Zullen zich in de dunner bevolkte gebieden prijsstijgingen voordoen? Zal de beschikbaarheid in de nachtelijke uren door het vervallen van de 24-uursverplichting te wensen overlaten? Bij hantering van te hoge prijzen door ondernemers in deze gebieden is de kans groot dat er concurrentie zal ontstaan en de aanbieder met een lagere prijs klanten naar zich toe zal trekken. Ondernemers die nu 24 uur per etmaal voor hun klanten klaarstaan, zullen dat straks ook willen doen, zo mogelijk op basis van een onderlinge regeling. Wij kunnen ons daarom vinden in het hierover gestelde in de memorie van antwoord.

Mijnheer de voorzitter! Het voorgestelde pakket maatregelen doet een groot beroep op de veranderingskracht van de branche. Het valt daarom te betreuren dat er, ondanks de lange voorgeschiedenis van het wetsvoorstel, op dit moment geen sprake is van draagvlak binnen de gehele branche. Belangrijk en begrijpelijk pijnpunt betreft het onderwerp van de goodwill-kosten. Om ondernemers die tegen hoge kosten in het bezit zijn gekomen van een vergunning niet te duperen, heeft de overheid een fiscale tegemoetkoming in het leven geroepen. Sinds 1 januari 1998 kan de goodwill versneld fiscaal worden afgeschreven op een wijze die het beste aansluit bij de individuele situatie. Voor deze maatregel is een bedrag van 300 mln. begroot.

Een ander pijnpunt voor de branche betreft het in de wet opnemen van het eindbeeld. Het kan in sommige gevallen voordelen hebben, niet alles op voorhand dicht te regelen, maar de overheid moet ook niet alle opties open willen houden. Maatregelen moeten geleidelijk en prudent worden ingevoerd en begeleid, maar het moet wel voor iedereen duidelijk zijn dat er sprake is van een wezenlijke

stelselverandering en dat een bepaalde hoeveelheid tijd beschikbaar is voor aanpassing aan deze nieuwe omstandigheden. Met het eindbeeld, dat na maximaal vier jaar bereikt moet zijn, is duidelijk welke dereguleringsmaatregelen op welk tijdstip hun beslag krijgen. De VVD-fractie steunt daarom de regering in haar beslissing om dit eindbeeld toch op te nemen. Wat geheel ontbreekt in het kabinetsstandpunt en in de memorie van toelichting is een streefbeeld in kwantitatieve zin. Als operationele beleidsdoelstellingen worden genoemd: een absolute toename van het taxigebied en een relatieve toename ten opzichte van concurrerende modaliteiten en dan vooral de auto.

Het aandeel van de taxi in de totale vervoersketen is nu ruim 1%. Dat aandeel moet groter worden, absoluut en relatief, maar hoeveel groter? Wanneer kunnen wij zeggen dat de operatie geslaagd en het beleid effectief gebleken is? Wat is in de specifiek Nederlandse context op termijn een haalbaar en wenselijk percentage? Wat is de mening van deskundigen hierover? Mijn fractie beschouwt het ontbreken van dit streefbeeld als een omissie. Het reduceert monitoring en evaluatie op voorhand tot vragen als: zit er beweging in de markt; worden er nieuwe vergunningen aangevraagd; hoe ontwikkelen de tarieven zich; doen zich ongewenste nevenverschijnselen voor? Deze vragen moeten worden gesteld en de vinger moet aan de pols worden gehouden, laat daar geen misverstand over bestaan. Maar wat nu ontbreekt is de mogelijkheid om het traject van de uitgangssituatie naar het bereiken van een redelijke eindsituatie te volgen en waar nodig nog bij te sturen.

Mijnheer de voorzitter! Concurrentie in prijs en kwaliteit in het taxivervoer is in de huidige situatie niet of nauwelijks mogelijk. De voorgestelde deregulering opent die mogelijkheid en de flankerende maatregelen moeten voorkomen dat deregulering ontaardt in ontregeling. De praktijk zal moeten uitwijzen in welke mate het wetsvoorstel gezonde marktwerking bevordert en de Nederlandse taxi in het belang van de consument een rol van betekenis geeft. Mijn fractie heeft, alles afwegende, vertrouwen in de positieve werking van deze aanpak,

Bierman-Beukema toe Water

maar ziet graag het antwoord van de minister op de gestelde vragen tegemoet.

De **voorzitter**: Ik wens mevrouw Bierman-Beukema toe Water geluk met haar maidenspeech. Ik wijs de leden erop dat zij een carrière heeft gehad in de plaatselijke politiek en op het ministerie van Binnenlandse Zaken, waar zij directeur was van de directie Informatievoorziening en bestuurlijke betrekkingen. Ik vind het heel bijzonder dat zij uit de gemeente Heemstede komt, waar zij wethouder was, want ook de fractievoorzitter van de VVD komt uit Heemstede. Ik denk dat de gemeente Heemstede trots mag zijn op deze grote VVD-vrouwen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de heer Terlouw, die, althans in dit huis, zijn maidenspeech houdt.

□

De heer **Terlouw** (D66): Mijnheer de voorzitter! Een jaar of vijftien geleden had ik de gelegenheid om een korte literatuurstudie te verrichten naar de volgende vraag: wat is het effect op een stad of een stadswijk als je er een nieuw metrostation vestigt? Ik had literatuur ter beschikking over Parijs, New Castle, München en Tokio. Je zou denken dat deze grote steden toch enigszins te vergelijken moesten zijn. Ze hebben dezelfde functie. Er zijn veel verschillen, maar er moet toch ook veel gemeenschappelijks zijn, dezelfde dimensie zeg maar. Tot mijn verrassing was er niet één algemene conclusie te trekken, niet op het gebied van de economie, de werkgelegenheid, de cultuur of de demografie. Die steden waren zo verschillend dat ik met lege handen stond toen ik de studie had verricht. Een paar jaar geleden heb ik mij voor de universiteit van Amsterdam beziggehouden met stadsdistributie. Dat komt meer en meer in de mode. De bevoorrading van binnensteden wordt steeds belangrijker. Ik moest tot nagenoeg dezelfde conclusie komen. Alle studies die er zijn, ook internationaal bekeken, leiden niet tot regels die je kunt gebruiken. Kennelijk zijn steden, ofschoon van eenzelfde soort, toch zo verschillend

dat het heel moeilijk is om algemene maatregelen te verzinnen.

Ik kwam op deze gedachten toen ik de documentatie zag die door het ministerie en de taxibranche naar ons zijn gestuurd. Daarin werden alle mogelijke opmerkingen gemaakt over het effect van regulering of deregulering. Ook daar kon ik eigenlijk geen chocola van maken. Je weet niet wat het effect is. Als je dat vaststelt, dan denk je misschien: dan moet je de smaak van de pudding maar te weten komen door haar te eten. Maar daar moet je voorzichtig mee zijn. Het is natuurlijk geen geringe maatregel als je bescherming van een markt wegneemt. Dat kun je niet lichtvaardig doen.

Wat is het nadeel van een vrije markt voor de verkoper? Dat is evident. Het nadeel van de vrije markt voor de verkoper is dat er concurrentie is. En wat is het voordeel voor de koper op een vrije markt? Ook dat is evident. Het voordeel is dat er concurrentie is. Dat heeft wellicht zo zijn effect op de kwaliteit en de prijs van de artikelen die worden aangeboden. Ik moet daar vaak aan denken als ik hoor dat artsen spreken over het vrije ondernemerschap. Zij zeggen dat zij vrije ondernemers zijn, maar dat is een volstrekte illusie. De essentie van de vrije markt ontbreekt daar: er is namelijk geen concurrentie. Als er wel concurrentie zou zijn, kan dat voor de cliënt in ieder geval invloed op de prijs hebben. Het kan ook invloed hebben op de keuzevrijheid. Die is er wel, maar die is toch enigszins beperkt.

Ik meen dat het in het algemeen goed is om ons af te vragen wat de voordelen en de nadelen zijn als je aan het liberaliseren slaat. De voordelen noemde ik al. Dat is natuurlijk de marktwerking. Dat is de beste regulator. De invisible hand van Adam Smith bestaat nog altijd. Dat is op zo'n markt ten voordele van de koper. Een ander voordeel is dat er een optimum, een zeker evenwicht, tot stand komt op zo'n markt tussen vraag en aanbod. En als het goed is, gebeurt dat bij de laagste prijs. Een groot voordeel is ook dat er vrije toegang is voor ieder die tot die markt wil toetreden. Dat is eerlijk tegenover belanghebbenden en belangstellenden.

Liberaliseren heeft echter ook nadelen en het is goed om je dat te realiseren. Om te beginnen tast je wellicht verworven rechten aan of

gewoonterechten. Dat doet zich zeker voor bij de deregulering van de taximarkt. Er kan kapitaalvernietiging optreden bij deregulering. Dat hoeft ik nu niet verder uit te werken. Het kan hard uitpakken voor sommigen. Het kan leiden tot verspilling. Twee spoorlijnen naast elkaar leggen die met elkaar willen concurreren, is een duidelijke vorm van verspilling. Verder kun je bij regulering bepaalde waarborgen inbouwen. Bij deregulering is dat veel moeilijker, al wordt dit in het onderhavige geval wel zo goed mogelijk geprobeerd.

Het is interessant dat de verkeers- en vervoersmarkt niet alleen in Nederland, maar ook in Europa en feitelijk in de hele wereld altijd heel sterk beschermd is geweest. Dat wordt onder andere veroorzaakt door de wens geen dubbele infrastructuur te willen aanleggen. Velen zien daarnaast het openbaar vervoer als een basisvoorziening. Daarbij speelt de nutsgedachte een zekere rol. Het zit hem misschien ook wel in de krachtige organisatie van degenen die bij de verkeers- en vervoersmarkt betrokken zijn. Ik heb dat sterk gemerkt toen ik in Parijs werkte. Er is bijna geen minister die op kan tegen de spoorwegbonden. Veel verkeers- en vervoersministers hebben daar enorme problemen mee. Deze bonden hebben vaak grote politieke invloed. Het gaat hierbij ook vaak om het beschermen van nationale belangen. Ik noem de cabotage in het wegvervoer. Het gaat dan om iemand die in het ene land is gevestigd en goederen vervoert binnen een ander land. In deze sector heet dat cabotage. Dat heeft heel lang niet gemogen. Een en ander komt heel langzaam tot stand, omdat men zich daar krachtig en effectief tegen weet te verzetten.

In 1985 heeft Lord Cockfield, de toenmalige commissaris bij de EEG, een witboek gepubliceerd, waarin hij zei de markt vrij te willen maken in 1992. De liberalisering heeft toen een geweldige versnelling gekregen. Verkeer en vervoer heeft zich met kracht een hele tijd verzet. Van lieverlee is het echter ook in die sector in Europa gedeeltelijk gelukt. Wij zien nu liberalisering bij de bussen en pogingen daartoe bij het spoor. Dat laatste is nog steeds zeer moeilijk. Men probeert het wel. In zo'n markt past, dunkt mij, geen sterk gereguleerde taxibranche. Bij het particulier openbaar vervoer vindt de minister mij aan haar zijde.