

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 koper 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 vervoer. 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.

Terlouw

De branche zegt dat het resultaat slechter zal zijn voor de consumenten. Ik vraag mij af of dat nog kan in Nederland. Ik heb een persoonlijke noot op dit punt.

Vorige week wilde ik van het Centraal Station in Utrecht naar het Wilhelminapark. Dat is geen kolossale afstand, maar het kostte toch f 24. In Parijs kan ik voor 75 franc, ongeveer f 24, bijna de hele stad door. Dat is echter wel een stad van een ander formaat dan de door mij overigens zeer gewaarde stad Utrecht. Vorige week was ik ook op het station in Deventer op een regenachtige dag. Er was echter geen taxi. Dat overkomt mij zeer regelmatig in Deventer. De bus heeft 's avonds een uurdienst. Wat moet je dan als je naar Twello moet? Ik ben dan zeer geneigd om aan een willekeurige automobilist te vragen of hij mij alstublieft voor f 25 naar Twello wil brengen. Dat mag echter helemaal niet. Hij mag het niet doen. Ik mag het niet vragen. Ik heb zo'n gevoel dat bij een gedereguleerde taximarkt de zaken in deze zin wat beter kunnen worden. Of het dus zoveel slechter wordt voor de consument? Bij mij wil het er nog niet onmiddellijk in. Ik kan het niet uitsluiten, kijkende naar de literatuur.

Voorzitter! Er zijn talloze vragen die ik zou kunnen stellen over eventuele voortgang. Ik zal die vragen slechts aanstippen. Voorgaande sprekers zijn er al op ingegaan. Hoever is de minister gevorderd met Schiphol? Hoe staat het met de herinrichting van de standplaatsen van taxi's? Hoe zal het op het platteland worden? Is daar meer inzicht in? Hoe staat het met de 24-uursbeschikbaarheid, zeker op het platteland? Mij baart die zorgen. Wie heeft er nog zin om om drie uur 's nachts met een taxi klaar te staan als het tarief geplafonneerd is? Daar kon wel eens een groot probleem ontstaan. Ik weet niet of de minister, na de uitvoerige schriftelijke gedachteswisseling hierover nog iets kan zeggen. Mocht dat zo zijn, dan ben ik daarin zeer geïnteresseerd.

Bij een operatie als deze is het natuurlijk van het grootste belang om goed te evalueren, de jaarlijkse monitoring te houden, en goed in de gaten te houden wat het effect is van wat het kabinet en de medewetgevers aan het doen zijn. Desnoods moeten wij rereguleren. Ik hoop natuurlijk van harte dat dit niet nodig zal zijn.

Voorzitter! Een deel van de branche is boos. De Taxicentrale Amsterdam BV beschuldigt de minister van minachting van de betrokkenen, zo las ik in een brief. Er wordt bescherming weggenomen en er wordt vrije toetreding aan anderen geboden. Dat is geen minachting, maar het maken van een politieke keuze. Het kabinet en de Tweede Kamer hebben die gemaakt. Wij staan nu voor het maken van een keuze. Het toerbeurtsysteem in de binnenvaart is afgeschaft. Dat vonden de schippers niet leuk. Het is echter gelukt en het werkt, voorzover ik kan waarnemen, heel behoorlijk. Makelaars hebben geen vast courtagetarief meer. Bij de notarissen is een wet in werking getreden. Er is sprake van concurrentie op het spoornet. Het busvervoer wordt geliberaliseerd. Elektriciteit wordt een marktgoed. Wij leven in een tijd waarin dit soort dingen gebeuren. Is dat allemaal minachting voor de leverancier? De vraag stellen, is haar beantwoorden. De fractie van D66 heeft er zorg over als de overheid zich als een ondernemer gaat gedragen en zich ziet als een van de spelers in het veld. De overheid is de overheid en is wezenlijk iets anders dan een marktpartij. De liberalisering, marktwerking, is dunkt mij medeveroorzaker van de enorme economische groei die wij beleven en heeft al een hele hoop positieve effecten te zien gegeven. Het past in het beeld van de tijd en het is fair tegenover anderen die gedereguleerd zijn dat dit ook in de taxi-branche gaat geschieden, omgeven door zorgvuldige waarborgen. Ik ga ervan uit dat bij de monitoring en de evaluatie zorgvuldig wordt gekeken naar de positie van de taxibedrijven en dat de overheid, die de zorg heeft voor alle burgers en dus ook voor taxiondernemers, daar heel zorgvuldig op let. Als de markt een te strenge scherprechter zal blijken te zijn, wat ik niet vermoed, moeten wij dit opnieuw bezien.

Intussen hoop ik met voorgaande sprekers dat als het wetsvoorstel het haalt en in het Staatsblad komt de deregulering ertoe bijdraagt dat de taxi een belangrijker rol gaat spelen in het openbare particuliere vervoer, want het aandeel van de taxi daarin is absoluut te klein. Laten wij niet uit het oog verliezen dat wij het hebben over een klein gebiedje van de enorme congestieproblematiek die er is en die verder op ons afkomt. Die

wordt niet veroorzaakt door het goederenvervoer. Daar zullen wij in een volgend beleidsdebat met de minister over van gedachten wisselen. Die wordt veroorzaakt door het particuliere autovervoer. Het particuliere autovervoer kunnen wij met geen mogelijkheid volgend jaar naar het openbaar vervoer verplaatsen. Daar is geen denken aan. Maar als wij een deeltje kunnen oplossen door de taxi iets meer te gebruiken, zal blijken dat deze wet ontzaglijk nuttig is. Ik hoop dat het daartoe zal komen.

De **voorzitter**: Mijnheer Terlouw, uw zeer gevarieerde politieke loopbaan is over het algemeen bij de mensen bekend. Ik denk dat minder bekend is dat u uw carrière begonnen bent als researchmedewerker op het gebied van de plasmafysica. Ik heb natuurlijk geprobeerd een band te leggen met uw maidenspeech van vandaag, maar dat is mij niet gelukt. Ik zag wel dat u uw politieke carrière begonnen bent als gemeenteraadslid in Utrecht. Ik begrijp dat u daarom gekomen bent met het voorbeeld van de hoge taxiprijzen. Ik vroeg mij af of u toen niets gedaan had kunnen hebben aan het afgeven van vergunningen in Utrecht om op die manier de prijs te drukken.

Maar dit terzijde. Ik wens u geluk met uw maidenspeech. Wij hopen nog veel van u in dit huis te horen en misschien te lezen.

De vergadering wordt enige minuten geschorst.

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Castricum. Ik wijs erop dat dit wetsvoorstel kennelijk zo bijzonder is dat nu ten derden male een maidenspeech wordt gehouden.

□

De heer **Castricum** (PvdA): Voorzitter! Het regent maidenspeeches vanmiddag!

Afgelopen weekend zijn bij een grote controle in Valkenswaard de chauffeurs van vijftig taxi's en bussen tegen de lamp gelopen, omdat er iets mis was met hun voertuigen, zo meldde Radio 1. Dat is niet mooi. Ik hoop dat het om kleinigheden ging, maar dan nog. Ik hoop dat het om kleinigheden ging, maar dan nog. Mensen die lijf en leden toevertrouwen aan ondernemers die er hun beroep van hebben