

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 gewaardeerde 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. Hoeveer 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

Castricum

gemaakt tegen betaling personen te vervoeren moeten ervan op aan kunnen, dat ze in goede handen zijn en dat regels daadwerkelijk gehandhaafd worden.

Hoewel het niet gebruikelijk is, zo heb ik inmiddels na een paar maanden in de Kamer begrepen, dat hier de gebeurtenissen van de dag worden doorgenomen, meende ik er goed aan te doen deze actualiteit "mee te nemen" omdat zij rechtstreeks verband houdt met het onderwerp waarover wij vandaag praten.

Deregulering en marktwerking hebben tijdens de algemene beschouwingen, twee weken geleden, veel aandacht gekregen, niet in de laatste plaats door de bijdrage van mijn fractievoorzitter, die in haar betoog genuanceerd was, maar die het uiteindelijk – veel fracties hebben erover gesproken – daarheen heeft weten te leiden, dat de regering met een notitie komt waarin de verschillende elementen van de MDW-operatie – marktwerking, deregulering, wetgevingskwaliteit – nog eens op hun merites zullen worden bezien. Voor de Taxiwet, die wij vandaag bespreken, komt die notitie te laat. De weg die het wetsontwerp heeft afgelegd was lang en moeilijk. Na de uitvoerige debatten in de Tweede Kamer, zowel in commissieverband enkele jaren geleden als plenair kort voor het zomerreces, zijn de opvattingen van de collega's aan de overkant kenbaar gemaakt.

Hoewel het enthousiasme in onze Eerste-Kamerfractie binnen de perken is gebleven, was er eensgezindheid over de noodzaak dat de taxibranche een beetje wordt opgeschud. De minister is daarbij, zoals ik in de stukken vele malen heb kunnen lezen, niet over één nacht ijs gegaan. Desondanks heeft ook zij de nodige twijfels over de uiteindelijke uitkomst van de operatie. Het kan ook moeilijk anders. De heer Terlouw heeft er ook op gewezen dat niemand in staat is om precies aan te geven wat de nieuwe Taxiwet, als onderdeel van de Wet Personenvervoer, op zal leveren. Wat vaststaat is dat er iets moet gebeuren. Wat verstandig is, is dat de minister de nodige veiligheidskleppen heeft ingebouwd. Wat we mogen hopen is dat die niet in werking hoeven te worden gesteld, omdat het doel van de operatie goeddeels kan worden gerealiseerd.

Voorzitter! Het is een berekening die waarschijnlijk niet tot achter de komma klopt maar ver zal ik er niet naast zitten, anders word ik hier of later wel gecorrigeerd. Wanneer we de medeburgers beneden de 18 jaar niet meetellen zijn we in Nederland in het tegelijk rijke en zorgelijke bezit van een personenauto per twee inwoners. Sinds 1986, om een willekeurig jaartal te nemen, is de verkeersdruk met bijna 60% gestegen. Dit jaar, 1999, zullen naar verwachting meer dan 700.000 personenauto's en bestelwagens aan wat wel "het park" wordt genoemd, worden toegevoegd.

In het gekrioel dat achter die cijfers schuilgaat proberen zo'n 17.000 taxi's een weg te vinden, als het moet met nog wat meer enthousiasme dan de gemiddelde weggebruiker. Gezamenlijk "scoren" die taxi's tussen de 1 en 2% van de totale mobiliteit, meer een dan twee heb ik uit de stukken begrepen. Het lijkt niet veel maar gezien de functie van de taxi moet die prestatie niet worden onderschat. Het moet wel beter.

"De hoofddoelstelling van het gewijzigd voorstel van de deregulering taxivervoer is om structureel een aanzienlijk grotere rol van de taxi in het personenvervoer te bereiken", laat de minister van Verkeer en Waterstaat ons in de memorie van antwoord weten. Hoewel ik er enigszins verbaasd over ben dat in de beleidsmaatregelen om de groei van de personenauto-kilometers te beperken (Beleids-effect-rapportage 1998) het woord taxi niet voorkomt, lijkt me dat een nobel toegevoegd streven. De vraag is echter wat het concreet betekent. Wanneer acht de minister deze nu nog omstreden operatie geslaagd? Welke beleidsconsequenties denkt zij te moeten trekken wanneer nog in haar lopende ambtsperiode het tegendeel zal gebeuren van wat zij verwacht? Ik stel deze vragen omdat de minister ook zelf nogal omzichtig schrijft en spreekt over de uitkomst die zij verwacht. De nieuwe wet- en regelgeving heeft al veel kruim gekost en zal nog veel inzet vergen. Van decentralisatie naar centralisatie, waar in de "vervoersketen" het streekvervoer en delen van de spoorwegen een tegengestelde beweging maken, maar zich tegelijkertijd steeds nadrukkelijker op de taximarkt begeven. Van de vanzelfsprekendheid van dienstverle-

ning het klokje rond in stad en land naar de vrijheid om zelf te beslissen waar en wanneer wel of niet gereden wordt en tegen welke prijs. De minister zal begrijpen dat wij best begrip kunnen opbrengen voor de terughoudendheid die zij ook zelf aan de dag legt.

Voorzitter! Meer prijsdynamiek, meer mogelijkheden om als beroepsbeoefenaar in de markt te komen, afschaffing van het toerbeurtsysteem. Dat is, wederom in MDW-termen, de kern van dit voorstel. De voorbeelden van gelijksoortige ontwikkelingen in sectoren als de makelaardij en het notariaat kan ik, heel eerlijk gezegd, niet goed beoordelen. Van de binnenvaart ben ik een beetje beter op de hoogte. Een vergelijking daarmee gaat in ieder geval niet op, omdat er langs verschillende kanalen honderden miljoenen gulden in die sector zijn geïnvesteerd vooraleer de liberalisering een feit kon worden. En ook hierbij kan pas op langere termijn worden gezien, wat het effect van de maatregelen voor de binnenvaart zelf en voor het vervoersbeleid in meer algemene zin zal zijn. Overigens juichen wij het toe dat de kosten en baten van het MDW-project beter in beeld gebracht gaan worden. Wellicht dat daardoor én door monitoring en evaluaties het draagvlak voor het beleid versterkt kan worden.

Het is, denk ik, een eufemisme wanneer ik zeg dat het met het draagvlak voor de nieuwe Taxiwet op dit moment nog niet buitengewoon goed gesteld is. In onze schriftelijke inbreng hebben wij de minister gevraagd wat zij verstaat onder "ontwikkelingen die leiden tot brokken en die niet in het belang van de passagier of de ondernemer zijn". Haar antwoord is duidelijk. De vrees bestaat dat het met name in de grote steden wel weer eens zou kunnen gaan rommelen, zoals eerder – of nog steeds? – het geval was bij de toetreding van Taxi Direct in Amsterdam en de Treintaxi in Amsterdam en andere steden. Terecht laat de minister er geen misverstand over bestaan: intimidatie dient tot uitsluiting te leiden. En terecht ruimt zij ook een ander misverstand uit de weg: tarieven dienen publiek bekend te worden gemaakt, ze dienen in en op de auto zichtbaar te zijn en er kan niet over worden onderhandeld. Ik heb het gevoel dat op dit laatste punt veel

Castricum

voorlichting nodig is, omdat dit voor veel reizigers nog absoluut onduidelijk is. Wellicht zou er, wanneer er in de branche zelf geen draagvlak is om hier een massieve campagne tegenaan te zetten, voor de overheid een taak zijn weggelegd om de burger op dit vlak te informeren.

Voorzitter! Ik voeg hieraan naar aanleiding van de discussie van vanochtend in mijn fractie nog iets toe. Bij ons rees de vraag, hoe het zit met de acceptatieplicht, nu en straks bij de nieuwe wetgeving. Ik moet heel eerlijk zeggen dat ik het antwoord op deze vraag schuldig moest blijven. Ik vraag de minister dan ook of zij hierover haar licht zou willen laten schijnen, waarbij ik uiteraard met name aan ouderen en gehandicapten denk.

Een hoofdstuk apart in de kleurrijke geschiedenis van de Nederlandse taxi – het is ook al door vorige woordvoerders gezegd – wordt gevormd door het “Schipholvervoer”, meer in het bijzonder door de status aparte die de nationale luchthaven bezit, zoals de heer Baarda het noemde, ook als het om de taxi gaat. Hoewel ik begrip kan opbrengen voor de bijzondere positie die Schiphol ook voor de toekomst claimt, denk ik dat het beter zou zijn als het zich naar de nieuwe situatie voegde. De luchthaven heeft gewezen op het belang van de kwaliteit van het vervoer, omdat het voor miljoenen mensen om de eerste kennismaking met ons land gaat. Dit mag zo zijn, doorslaggevend is het in onze ogen niet. Met de nieuwe Taxiwet wordt juist kwaliteit en een gedifferentieerd aanbod beoogd. Het zou moeilijk te verdedigen zijn, wanneer een van de belangrijkste marktplaatsen die ons land kent op het gebied van taxi's, van de deregulering wordt uitgezonderd. Terecht heeft de minister Schiphol erop gewezen dat het taxibeleid, dat men ook in de toekomst denkt te voeren, wezenlijk strijdig is met de nieuwe wet. Al dan niet via de NMA wordt er, zo heb ik begrepen, toegewerkt naar een min of meer op Schiphol toegesneden model waarin de markt toch kan worden geopend. Mij dunkt, dat het moeilijk is uit te leggen, wanneer het bij één uitzondering blijft.

Zoals ik al eerder aangaf, is het aandeel van de taxi in de mobiliteit beperkt, al mag het belang ervan niet worden onderschat. Dit laatste heb ik ook gezegd. Dit geldt zowel voor de

straattaxi als voor het contractvervoer. De minister beoogt de positie van de taxi in de keten van het totale personenvervoer aanzienlijk te versterken. Ik heb mij wel eens afgevraagd of dat met gesloten beurs kan. Zo goed als het collectief openbaar vervoer ook in de nieuwe situatie een financiële band met de overheid zal onderhouden, zo goed lijkt het mij denkbaar dat onder omstandigheden ook het meer individuele openbaar vervoer, als onderdeel van de keten, tegemoet wordt gekomen. Veiligheid op straat en leefbaarheid van het platteland behoren tot de prioriteiten van alle overheden. Daar wordt in alle opzichten veel in geïnvesteerd. Tegen die achtergrond is het niet goed te begrijpen dat veel burgers in de avonduren steeds meer afhankelijk worden van de diensten die particuliere auto's nu eenmaal 24 uur per dag kunnen bieden.

De minister verwacht van de nieuwe Taxiwet een aanmerkelijke groei van het vervoer. In Amsterdam is daar enthousiast op gereageerd. De taxicentrale moet de tarieven met 10% tot 20% gaan verhogen om aan de zegeningen van de deregulering het hoofd te kunnen bieden. Is dat mogelijk een gevolg van de afwaardering van de vergunningwaarde? Ik mag wel zeggen dat dit een van de hoekstenen van de nieuwe Taxiwet is. In de Tweede Kamer, alsook in de schriftelijke inbreng van deze Kamer, heeft dit onderwerp veel aandacht gekregen. Een- en andermaal heeft de minister geschetst op welke manier en met welke faciliteiten aan dit probleem het hoofd wordt geboden. Ook ons is geworden dat het in bruikleen geven of ondershands verkopen van de ondernemersvergunning strafbaar is, maar nu ook weer niet zó strafbaar, dat een versnelde afschrijving van de goodwill niet sinds 1998 tot de mogelijkheden zou behoren. Rest overigens de oorspronkelijke vraag: mag ervan worden uitgegaan dat dit voor een groep netelig en serieus probleem uiteindelijk op een aanvaardbare manier wordt opgelost?

In de memorie van antwoord wordt de vraag over de herinrichting van de opstelplaatsen van een operatie opgevaardigd tot een operette. Ik vermoed dat dit een drukfoutje is. Het zou wel op een operette kunnen uitdraaien, wanneer de wet wordt ingevoerd en belang-

rijke infrastructuur niet is aangepast. Een stuurgroep heeft inmiddels een onderzoek naar de herinrichting besproken. Wat zijn de bevindingen? Ook als de zaak bevredigend geregeld is – ik denk overigens dat dit nog een drukfout is – zal dat niet tot uitstel leiden, zo las ik. De vraag is echter wat er gebeurt als er geen bevredigende regeling tot stand komt. Een variant op de gestelde vraag is: wie bepaalt, betaalt?

Ik sluit af met datgene waarmee ik begon. Wij hebben geen blind vertrouwen in de resultaten van het voorgestelde beleid, maar geven de minister het voordeel van alle twijfels, die zij ook zelf heeft. Natuurlijk hopen wij van harte dat haar doelstellingen meer dan waar worden gemaakt. Daarvoor is het onder andere noodzakelijk dat de invoering en de uitvoering van de nieuwe Taxiwet worden begeleid door een handhavingspraktijk, die het streven naar kwaliteit daadwerkelijk ondersteunt. Wie kiest voor deregulering en centralisatie neemt daarmee een zware last op de schouders. Ik hoop dat ook die last met overtuiging en overtuigingskracht wordt gedragen. Want the invisible hand van Smith en van de heer Terlouw kan gauw ontaarden in heel veel kleine onzichtbare handjes, die één grote worden.

De **voorzitter**: Mijnheer Castricum, aan het begin van uw maidenspeech noemde u de actualiteit. Ik wijs erop dat u uw carrière begonnen bent met de actualiteit, namelijk als journalist. U bent zeer snel terechtgekomen in de politiek. Sinds 1977 zat u in de Tweede Kamer, waarin u een jaar of achttien gezeten hebt. Daarna hebt u een jaar of vijf in het Europees Parlement gezeten. Wij merken in dit huis hoe belangrijk de Europese wetten regelgeving voor ons werk is. Daarom heeft de Partij van de Arbeid er naar mijn mening zeer goed aan gedaan, iemand als u naar dit huis af te vaardigen. Wij hopen allemaal veel van uw ervaring op dit punt te leren. Ik wens u geluk met uw maidenspeech.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Deregulering van het taxivervoer om te komen tot