

25 910

Wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer)

VOORLOPIG VERSLAG VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR VERKEER EN WATERSTAAT¹

Vastgesteld 23 september 1999

Het voorbereidend onderzoek van dit wetsvoorstel heeft de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat aanleiding gegeven tot het maken van de navolgende opmerkingen en het stellen van de volgende vragen.

De leden, behorende tot de fractie van het **CDA**, stelden vast dat de wijziging van de Wet personenvervoer voor het taxivervoer (deregulering taxivervoer) door het kabinet als prioritair is aangewezen in de operatie Marktwerking Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) en vooraf gaat aan een aanzienlijke wijziging van de Wet personenvervoer.

De minister concludeert – in navolging van het rapport van de werkgroep Jonker (juni 1995) – dat de matige prestaties van de taximarkt (zoals hoge prijzen, een lage efficiency en bezettingsgraad) voor een groot deel zijn toe te schrijven aan de vergaande regulering van de markt. Zij verwacht van het aanhangige wetsvoorstel een versterking van de positie van het taxivervoer binnen de gehele keten van het collectief personenvervoer. De minister spreekt over een «klantgericht taxivervoer», dat wil zeggen dat het belang van de consument voorop staat bij de te wijzigen Wet personenvervoer voor het taxivervoer. Het belang van de consument vereist echter ook een gezonde, stabiele taxibranche, waarin kwaliteit, service, efficiency en veiligheid gegarandeerd zijn. Marktwerking is daarbij mogelijk mits met de belangen van de consument, maar ook van de ondernemer en de werknemer van de taxibranche, in voldoende mate rekening is en wordt gehouden. Deregulering en marktwerking zonder deze belangenafweging kent alleen maar verliezers!

De leden van de CDA-fractie in de Eerste Kamer staan – in navolging van haar geestverwanten in de Tweede Kamer – op zichzelf niet onwelwillend tegenover deregulering in de taxibranche, mits voldoende rekening is gehouden met de belangen van de consumenten, taxiondernemers en werknemers. De wijze van deregulering en bevordering van marktwerking, alsmede de daarbijbehorende invoeringsmomenten, kunnen daarbij een belangrijke rol spelen. In dat kader, en zoveel mogelijk rekening houdende met die belangen, wilden deze leden een aantal kanttekeningen plaatsen en vragen stellen bij het onderhavige wetsvoorstel.

¹ Samenstelling:

Baarda (CDA), (voorzitter), Eversdijk (CDA), Hilarides (VVD), Van den Berg (SGP), Bierman (OSF), Varekamp (VVD), Ruers (SP), Terlouw (D66), (plv. voorzitter), Wolfson (PvdA), Lemstra (CDA), Bierman-Beukema toe Water (VVD), Castricum (PvdA) en Van der Lans (GL).

² Het eerder verschenen stuk inzake dit wetsvoorstel is gedrukt onder EK nr. 284, vergaderjaar 1998–1999.

De eerste vraag bij het onderhavige wetsvoorstel betreft de formulering van de doelstelling. Gaat het hier

- om een versterking van de rol van de taxi in het verkeer- en vervoerbeleid, of
- om een verdere integratie van de taxi in de vervoersketen, of
- om bevordering van marktwerking en concurrentie?

De leden van de CDA-fractie kregen uit de toelichtende stukken de indruk dat het kabinet via bevordering van marktwerking en concurrentie zijn hoofddoelstelling wil bereiken, namelijk het vergroten van de rol van de taxi. Betekent dit in andere woorden dat, als deze marktwerking en concurrentie door de ingestelde maatregelen niet slagen, het kabinet zijn hoofddoelstelling niet haalt?

De minister wil de 24-uursverplichting laten vervallen; deze is ingevoerd op basis van de verordeningen van de decentrale overheden (dus op basis van lokaal inzicht in de materie). Zij verwacht dat de taxiondernemers uit het oogpunt van klantenbinding zelf zorg zullen dragen voor voldoende beschikbaarheid. Op basis van een evaluatie een jaar na inwerkingtreding van de wet, zal worden bezien of deze afschaffing tot problemen heeft geleid ten aanzien van de wenselijke beschikbaarheid van taxivervoer, waarna eventuele invoering weer via regelgeving tot de mogelijkheden behoort. De leden van de CDA-fractie vroegen zich af of marktwerking ook in de plattelandgebieden in staat is om vraag en aanbod op elkaar af te stemmen. Zo wordt voor de beschikbaarheid van taxi's voor ziekenhuisbezoek gevreesd. Als de voorziening in de minder bevolkte gebieden onder druk komt te staan, wordt door marktwerking geen recht gedaan aan een van de belangrijkste doelstellingen van het SVV. Zullen alsdan de decentrale overheden permanente beschikbaarheid inkopen en op basis van welk budget?

De definitieve afschaffing van het capaciteitsbeleid na 3 jaar, past in het MDW-beleid van de regering. Toch vroegen de leden van de CDA-fractie zich af of dit niet al leiden tot wildgroei en tot het van de markt drukken van de kwalitatief sterke bedrijven. Daarom zouden zij er voorstander van zijn om voor de minister de mogelijkheid te creëren om eventueel beleid te voeren op het punt van de capaciteit van het taxibaanbod.

In hoeverre is de minister ervan overtuigd dat het eventueel door haar vastgestelde maximumtarief in de praktijk niet zal gaan fungeren als een richtnorm voor reguliere tariefhantering in de branche? En zo neen, hoe denkt zij dat te voorkomen vanuit het MDW-denken?

De leden van de CDA-fractie zijn – in navolging van de leden van de CDA Tweede Kamerfractie – voorstander van de invoering van een maximumtarief en een minimumtarief, teneinde de bedrijfszekerheid voor de taxiondernemingen te waarborgen en ter voorkoming van oneerlijke concurrentie.

Het is, zo vervolgden deze leden, niet de bedoeling dat men voor de taxi-vergunning (buiten de leges van de overheid) geld gaat vragen; dit is in de praktijk wel gebeurd als gevolg van schaarste. Die praktijk is gegroeid in de loop der jaren en heeft geleid tot hoge goodwill-kosten. Door de regulering van het taxi-vervoer zal een deel van de huidige groep taxi-ondernemers schade kunnen lijden. De vraag is of deze schade geheel door de sector zelf wordt gedragen of dat de deregulerende overheid hierin nog een (al dan niet fiscale) tegemoetkoming kan/zal verstrekken. Deze leden deelden tenslotte mee hun definitieve standpunt over het onderhavige wetsvoorstel te willen bepalen aan de hand van de antwoorden op de hierboven gestelde vragen.

De leden van de **VVD**-fractie deelden mee met belangstelling kennis te hebben genomen van het wetsvoorstel; zij zouden de volgende vragen aan de minister willen voorleggen.

Blijkens de Handelingen van de Tweede Kamer, 1998–1999, nr. 93, blz. 5356 en 5365 heeft de minister gewezen op het feit dat vergunningen volgens de wet niet aan anderen mogen worden overgedragen en dat de fiscale regel voor iedereen is «die op een legale manier het probleem van de goodwillsoom heeft». Kan nader worden toegelicht hoe iemand die zijn vergunning niet legaal kan overdragen in dit kader toch een legale claim kan hebben?

De beleidsmatig beoogde bijdrage van het taxivervoer binnen de vervoersketen wordt niet gekwantificeerd (ook niet in het kabinetsstandpunt). Kan de minister toelichten waarom deze keuze wordt gemaakt?

Wat is, zo vervolgden deze leden, de stand van zaken met betrekking tot het overleg met NV Luchthaven Schiphol?

Hoe staat het met het onderzoek naar de lokale knelpunten op het gebied van de infrastructuur?

De leden van de fractie van de **PvdA** waren overtuigd van nut en noodzaak om de taxibranche eens flink op te schudden. Hoewel niet kan worden ontkend dat de taxi in de samenleving een belangrijke functie vervult, vormt de structuur waarin de branche zich heeft gevoegd eerder een rem dan een prikkel op vernieuwing.

Het was deze leden opgevallen dat de regering grote verwachtingen heeft van het effect dat de voorgestelde deregulering met zich zal brengen: meer kwaliteit en een sterke positie in de vervoersketen resulterend in een verbetering van de bezettingsgraad en verlaging van de tarieven. Zij merkten op dat niet alleen in het advies van de Raad van State, maar ook in de schriftelijke en mondelinge gedachtewisseling met de Tweede Kamer de «hardheid» van die verwachtingen niet steeds voldoende onderbouwd werd bevonden. Zij zouden het daarom op prijs stellen wanneer de minister de argumentatie op dit punt nog eens helder zou willen verwoorden. Wellicht zou het nuttig zijn de voornemens nog eens te toetsen aan de resultaten van andere MDW-operaties die – zoals gezegd – niet steeds tot de gewenste resultaten hebben geleid. Welke lessen worden daaruit getrokken voor het voorliggende voorstel en andere die in behandeling of op komst zijn?

De leden van fractie van de PvdA stelden verder vast dat gaandeweg allerlei «veiligheidskleppen» in het wetsvoorstel zijn ingebouwd om tegenvallende ontwikkelingen te kunnen ondervangen. Treffend vooral zijn onder meer de volgende woorden die de minister tijdens de behandeling van het wetsvoorstel in de Tweede Kamer sprak: «Als het eindbeeld onverhoopt niet past, betekent dit een wetswijziging. Dat kan op geen andere manier. Dat neemt niet weg dat ik verwacht dat wij al binnen twee jaar kunnen werken in de gewenste toestand, conform het eindbeeld van de wet. Als onverhoopt blijkt dat er, op basis van de monitor en de tussenevaluatie die ik beide met de Kamer zal bespreken, sprake is van ontwikkelingen die niet verantwoord zijn, dan zal het overgangsbeleid verlengd moeten worden.» Wat wordt overigens verstaan onder «ontwikkelingen die leiden tot brokken en die niet in het belang van de passagier of de ondernemer zijn?»

Wijst een en ander niet op een sterke twijfel over «de goede afloop», zo vroegen de leden zich af. Zou dat kunnen impliceren dat risico's worden genomen die moeilijk te overzien zijn mede waardoor, zoals eerder gememoreerd, het voorstel ook moeilijk gedegen onderbouwd kan worden.

De leden van de PvdA-fractie besloten hun bijdrage met de volgende vragen:

Welke zekerheid kan worden gegeven dat, met name in dun bevolkte regio's, het vervallen van de zogenaamde 24-uurs-bereikbaarheid niet tot onaanvaardbare situaties zal leiden?

Is de regering van mening dat het probleem van de zogenaamde goodwill

bevredigend kan worden opgelost met de regeling die de minister van Financiën heeft getroffen? Is het waar dat de Stichting Sanering Taxibranche in Rotterdam inmiddels een verzoek om schadeloosstelling heeft ingediend? Hoe denkt u daarop te reageren?

Zou een bevredigende regeling met betrekking tot de herinrichting van opstelplaatsen tot vertraging van de invoering van de wet kunnen leiden? Is inmiddels bekend wie de rekening voor deze operette moet betalen? Kan nader worden aangegeven hoe de rol van de taxi zal worden geïntegreerd in de veranderende organisatie van het openbaar personenvervoer en dient daarbij al dan niet te worden voorkomen dat (gesubsidieerde) openbaarvervoerondernemingen met eigen taxibedrijven de «concurrentie» te zeer in de wielen gaan rijden?

De leden van de fractie van **GroenLinks** merkten op niet zonder zorg te hebben kennis genomen van het wetsvoorstel en de discussies die daarover in de Tweede Kamer en met de taxibranche zijn gevoerd. Er zijn voor hen veel onzekerheden in het geding, waarover het kabinet tot nu toe onvoldoende helderheid heeft gegeven. Zo neemt het kabinet wel heel gemakkelijk afstand van de ervaringen in het buitenland, waarin deregulering in slechts heel beperkte mate tot prijsverlagingen en kwaliteitsverbetering hebben geleid. De vraag welke specifieke Nederlandse factoren ervoor zullen zorgen dat de beoogde deregulering in ons land wel tot het gewenste resultaat zal leiden is daarom nog steeds niet afdoende beantwoord. Dat wringt temeer daar er in Nederland een aantal duidelijke factoren is aan te wijzen die zonder twijfel een negatieve invloed zullen hebben op het bereiken van de door het kabinet beoogde doelstellingen. Het feit dat de taxibranche zeer huiverig staat tegenover het wetsvoorstel, dat zij tot op heden afkerig is van open marktverhoudingen, nog lang niet over de hele linie doordrongen is van de betekenis van klantvriendelijkheid en derhalve ook nauwelijks beschikt over enig innovatief vermogen, zal het bereiken van de beoogde doelstellingen eerder frustreren, dan bevorderen. De uitgangssituatie in Nederland is tegen deze achtergrond bepaald niet gunstiger dan in andere landen. Daarom wilden de leden van de fractie van GroenLinks weten waar het kabinet zijn optimisme op baseert en wat – behalve allerlei procedurele overwegingen met betrekking tot het zorgvuldig invoeren van de wet – nu precies de praktische inhoudelijke verschillen zijn die het aannemelijk maken dat Nederland de dans van prijsverhogingen en kwaliteitsverlies zal ontspringen?

Van groot belang voor het realiseren van de doelstellingen van het wetsvoorstel is dat er sprake is van een goede consumentenbescherming, zo vervolgden deze leden. Ook op dat punt heeft Nederland nog een lange weg te gaan. In de behandeling zijn daartoe onder meer genoemd: het op en in de taxi's zichtbaar maken van de tarieven, het invoeren van een apart taxikenteken, het kenbaar maken van een klachtenregeling, het zodanig aanpassen van taxistandplaatsen dat de consument ook echt kan kiezen (visgraadopstelling). De leden van de fractie van GroenLinks meenden dat deze zaken bij het inwerkingtreden van de wet geregeld moeten zijn, omdat er zonder adequate consumentenbescherming sprake is van een valse start. Kan de minister duidelijkheid creëren over de vorderingen op dit terrein? Op welke termijn is het bijvoorbeeld mogelijk om de ruim 17 000 taxivoertuigen van een apart kenteken te voorzien? Mocht het zo zijn dat op een aantal punten de consumentenbescherming niet vanaf het begin van het inwerkingtreden van de wet goed van de grond komt, wat zijn dan de consequenties daarvan voor de monitoring- en evaluatietermijnen?

De leden van de fractie van GroenLinks zouden ook graag nader geïnformeerd worden over de wijze waarop het maximumtarief wordt vastgesteld en welke detailleringen daarbij aan de orde zijn. Wat gebeurt er bijvoorbeeld met de verhoogde taxitarieven voor rolstoelgebruikers, die

nu in het ene tariefgebied wel en in het andere niet gehanteerd worden. Gezien het feit dat rolstoeltaxivervoer een substantieel onderdeel betreft van de omzet van de taxisector meenden deze leden dat gelijkstelling van het rolstoeltarief aan het in toe voeren maximumtarief een belangrijke meerwaarde zou kunnen zijn van dit wetsvoorstel. Is de minister voornemens om deze gelijkstelling te bevorderen?

In nogal wat opzichten oogt het wetsvoorstel als een grote vlucht voorwaarts. Veel onzekerheden en onduidelijkheden moeten na verloop van tijd worden opgelost aan de hand van een monitor. Het lijkt erop alsof de maatschappelijke en politieke onenigheid over dit wetsvoorstel daardoor de gelegenheid geboden wordt om na het inwerkingtreden van de wet zich met nieuw elan te richten op het monitoren en het evalueren. Die vrees is bepaald niet ongegrond omdat alle partijen bij het vaststellen van de monitor en het evaluatieproces opnieuw met elkaar aan tafel gaan zitten. De vraag is of er in deze context wel op een onderzoeksmatig verantwoorde wijze gemonitord en zorgvuldig geëvalueerd kan worden? Die vraag klemt te meer daar de wet een termijn van maximaal 18 maanden voorschrijft waarin verslag moet worden gedaan over doeltreffendheid en effecten van de wet. Feitelijk betekent dat dat er iets meer dan een jaar is om deze effecten te onderzoeken? Is dat reëel? Is het reëel om te verwachten dat ondernemers zich in deze termijn al zodanig in het nieuwe wettelijke kader functioneren dat een eindoordeel mogelijk is? Is er niet sprake van een toenemende druk op het monitorinstrument, terwijl tegelijkertijd de onderzoeksmatige mogelijkheden om dit instrument waar te maken worden geminimaliseerd? Acht de minister dit verantwoord? Veel gegevens moeten bovendien worden aangeleverd worden door de taxibranche zelf, die zoals bekend tot nu toe weinig enthousiasme over het einddoel van dit wetsvoorstel kon opbrengen. In de Tweede Kamer liet de minister weten dat de monitor en de evaluatie «helder moeten zien te krijgen of er gedragseffecten zijn die niet «te goeder trouw» zijn en die wij natuurlijk niet wensen te honoreren» (Handelingen TK, 1998–1999, nr. 93–5363). En: «De parameters van de monitor moeten van dien aard zijn dat filibusteren en tegenwerken altijd worden gestraft.» Hoe denkt de minister deze woorden waar te maken? Gezien het belang van de monitor voor de wijze waarop de onderhavige wet geïmplementeerd wordt, zouden de leden van de fractie van GroenLinks graag nauwkeurig geïnformeerd worden over de opzet van deze monitor. Hoe denkt de minister een onafhankelijke en objectieve evaluatie op te zetten? Hoe ziet die eruit? Hoe denkt zij tegenwerking in de informatievoorziening tegen te gaan? Wie gaat deze monitor uitvoeren?

De leden van de fractie van GroenLinks verwachtten dat de wet de komende jaren veel los zal maken in de taxibranche. Gegeven de weerstand die er tegen de wet bestaat kan gevreesd worden dat dit ten koste gaat van het innovatieve vermogen van de taxibranche, die naar het oordeel van de leden van GroenLinks toch al niet bovenmatig ontwikkeld is. Welke rol ziet het kabinet voor zichzelf weggelegd om de noodzakelijke innovaties in de taxibranche te stimuleren? Zijn daar ook financiële middelen voor beschikbaar? Zou de minister daarbij in dit kader zo concreet mogelijk willen aangeven hoe wat haar betreft het aandeel van de taxi in de totale vervoersketen vergroot kan worden en wat zij daar aan kan bijdragen?

De leden van de fractie van GroenLinks merkten tenslotte op dat onduidelijkheid bestaat over de ernst van de goodwill-problematiek. Zou de minister inzicht kunnen geven in hoeveel mensen dit betreft? Hoeveel mensen hebben inmiddels gebruik gemaakt van de fiscale voorzieningen die zijn getroffen?

De leden, behorende tot de fractie van **D66** merkten op, dat het vervoer van personen per taxi een vorm van openbaar particulier vervoer is, die

onontbeerlijk is in de openbaar-vervoersketen. Deze leden vonden het een logische stap dat, nu verschillende schakels in de vervoersketen worden geliberaliseerd, iets soortgelijks wordt gedaan voor de taxi. Ontegengesteld zijn er ook nadelen aan liberalisering verbonden. Liberalisering van een beschermde markt is een operatie waarbij sommige participanten de dupe kunnen worden. Dat aspect is in de discussie met de Tweede Kamer uitvoerig aan de orde geweest. Toch zouden deze leden het op prijs stellen een taxatie van de minister te krijgen van de schade die sommige ondernemers kunnen oplopen. In welke mate beperkt de mogelijkheid van vervroegde afschrijving van de kosten gemaakt voor goodwill die schade? Is afschrijving over een periode van meer dan vier jaar mogelijk? Wat is het effect voor ondernemers die enkele jaren achtereen een mager bedrijfsresultaat hebben gehad?

De Stichting Sanering Taxi-branche in Rotterdam heeft een regeling getroffen waarbij nieuwe taxi-ondernemers bereid zouden moeten zijn bij te dragen aan de saneringsuitkeringen aan voormalige ondernemers, zo vervolgden de leden van de D66-fractie. Denkt de minister dat, na in werking treding van de voorliggende wet, nieuwe ondernemers dat zullen doen? Waarom? Het is toch waarschijnlijk dat bij vrije toetreding tot de markt betalingen voor goodwill van de baan zullen zijn? Iedereen die voldoet aan bepaalde eisen zal in de toekomst een taxibedrijf kunnen beginnen. Geldt dat ook voor buitenlanders uit een EU-lidstaat? In hoeverre zal de mate van liberalisatie in zo'n lidstaat daarbij een rol spelen?

Het is aan te nemen dat er een relatie is tussen capaciteitsbeleid en 24-uurs-beschikbaarheid. Stel nu dat uit de voorziene evaluatie blijkt dat de 24-uurs-verplichting te wensen over laat en de minister besluit tot maatregelen, heeft dat dan ook consequenties voor een capaciteitsbeleid, met andere woorden, wordt dat dan weer ingevoerd?

De leden van de fractie van de **SGP**, sprekende mede namens de fractie van **RPF/GPV**, deelden mee met belangstelling te hebben kennis genomen van dit wetsvoorstel.

Zij stelden vast dat de boordcomputer verplicht wordt gesteld. Hoewel deze computer in één keer van de winst mag worden afgeschreven lijkt het rechtvaardiger dat deze geheel wordt vergoed.

Wat is het oordeel van de minister daarover? Nu marktwerking uitgangspunt is, kan het toch niet zo zijn dat het ijken van de boordcomputers uitsluitend is voorbehouden aan het Nederlands Meet Instituut. Mogen andere instituten ook keuren en ijken?

Niet duidelijk was het deze leden of bij schorsing van een bedrijfsvergunning er een systeem is voor zowel de eigen rijders als voor bedrijven met een behoorlijk aantal chauffeurs in dienst.

Tenslotte merkten deze leden op dat de meerwaarde van de chauffeurspas hen niet duidelijk is. De pas zou een meerwaarde krijgen als er een koppeling met het sofi-nummer tot stand komt. Wil de minister dit toezeggen?

De leden van de fractie van de **SP** deelden mee met veel belangstelling te hebben kennisgenomen van onderhavig wetsvoorstel. Om tot een oordeel te kunnen komen zagen zij de onderstaande vragen graag beantwoord. De door het wetsvoorstel beoogde doelstellingen, waaronder het vergroten van de rol van de taxi in het vervoer alsmede het verhogen van de kwaliteit van de dienstverlening, konden de leden van de SP-fractie van harte onderschrijven. Het is echter de vraag of de beoogde middelen tot het gewenste resultaat zullen leiden. De minister stelt meerdere malen in de memorie van toelichting dat marktwerking en deregulering ervoor zorgen dat het aanbod beter op de vraag afgestemd kan worden, dat dit zal leiden tot betere kwaliteit, een hogere bezettingsgraad en lagere

tarieven. Dit alles zou door de markt beter geregeld kunnen worden dan door de overheid. Zij vermeldt er echter niet bij hoe dit allemaal in de praktijk moet gaan gebeuren. Nadere onderbouwing van bovengenoemde stellingen achtten deze leden derhalve zeer gewenst.

In de memorie van toelichting wordt uitgegaan van een verhoogde concurrentie waardoor de tarieven zullen dalen. Dit zal aanvankelijk in de grote steden ook naar de mening van deze leden het geval zijn. Er wordt echter voorbijgegaan aan een situatie zoals die zich op het platteland voor zou kunnen doen. Een situatie waarin door de geringe vraag er ook weinig aanbod zal zijn en de tarieven dientengevolge wel eens zouden kunnen gaan stijgen. Met name in het licht van de SVV- en SVV2-doelstellingen kan dat naar de mening van deze leden toch niet de bedoeling zijn. Zij ontvingen graag de mening van de minister op dit punt.

Het laten varen van de 24-uurs-beschikbaarheidsverplichting heeft naar de mening van de leden van de SP-fractie een zelfde nadeel. Op het moment dat concurrerende taxibedrijven voor de keuze komen te staan om alleen op commercieel aantrekkelijke tijdstippen en plaatsen hun diensten aan te bieden om zoveel mogelijk omzet te maken of om altijd overal beschikbaar te zijn en zodoende aanmerkelijk minder rendabel te draaien, zullen, zo was de verwachting van deze leden, de ondernemingen kiezen voor de meest rendabele keuze. Met als gevolg dat de beschikbaarheid van de diensten in zijn geheel achteruit gaat, waar dan met name het platteland en de mensen die op minder drukke tijden willen reizen de dupe van worden. Hoe kijkt de minister tegen dit probleem aan?

Het loslaten van de tarieven, zoals beoogd door de minister, gebeurt in de verwachting dat deze zullen dalen en dat de consument hiervan zal profiteren, zo vervolgden deze leden. Hoe ziet de minister deze verwachting in verhouding tot eerdere ervaringen in het buitenland waar hele andere resultaten uit naar voren komen? Uit het feit dat de minister een slag om de arm wil houden met de mogelijkheid tot het instellen van een maximumtarief konden deze leden niet anders concluderen dan dat de tarieven zich ook wel eens opwaarts zouden kunnen ontwikkelen. De gewenste concurrentie in het taxivervoer kan de bedrijven in de branche ook op de volgende manier in de problemen brengen. Als in drukke gebieden de tarieven zo sterk dalen dat de winstgevendheid in het gedrang komt zou dit kunnen leiden tot het onder druk komen staan van de arbeidsomstandigheden en de CAO. Ondanks het gegeven dat dit een verantwoordelijkheid is van de sociale partners en dat er controle plaats heeft op de naleving van de CAO is dit toch een wezenlijk probleem, zoals de branche zelf naar voren heeft gebracht, en dient de wetgever hiervoor haar ogen niet te sluiten. Ook daarover ontvingen deze leden graag de mening van de minister hierover.

De leden van de SP-fractie hadden voorts met veel belangstelling kennisgenomen van de doelstelling om de taxi meer als substituut voor de auto te laten fungeren. De vraag is of deze doelstelling wel realistisch is. Hoe gaat dit proces dan in zijn werk?

Uit de memorie van toelichting komt duidelijk naar voren dat in de beginfase van het proces waarin de regering tot dit wetsvoorstel is gekomen, geen overleg is gevoerd met de taxibranche. Pas toen het kabinet al een standpunt op hoofdlijnen had ingenomen, en derhalve de marges aanzienlijk verkleind waren, werd contact gezocht met de branche. Is dat een verstandige werkwijze geweest gezien de gevoeligheid van de materie en de relatie met de taxibedrijven c.q. taxichauffeurs?

Kan de minister aangeven waarom de doelstellingen van het wetsvoorstel niet bereikt zouden kunnen worden met minder ingrijpende wijzigingen, zoals intensief overleg tussen bedrijven in de sector, een coördinerende en onafhankelijke taxicentrale in elk vervoergebied die het aanbod beter op de vraag af kan stemmen? Hiernaast zou het maximumtarief verlaagd kunnen worden, boordcomputers verplicht gesteld kunnen worden en de controle verscherpt kunnen worden. Dit alles heeft als resultaat dat vraag

en aanbod beter afgestemd worden, er aanzienlijke kostenbesparingen plaatshebben, de tarieven dalen en de kwaliteit toeneemt. Bij de toepassing van dit alternatief worden allerlei risico's en niet beoogde effecten vermeden. Want hoe men het ook wendt of keert, de minister had gelijk toen zij stelde dat wij een zeer onzeker proces ingaan met deze wet. De leden van de fractie van de SP zouden tenslotte van de minister willen weten hoe het experiment met vrije tarieven in de Leidse regio is afgelopen. Is dit experiment geëvalueerd? Zo ja, wat waren de conclusies?

Het lid Bierman (**OSF**) had met belangstelling kennis genomen van de voorgestelde wetswijziging. Hij vroeg hoe het loslaten van de 24-uurs bereikbaarheid valt te rijmen met beleidsdoelstellingen als in SVV II geformuleerd. Daarin wordt de taxi een belangrijke taak toebedacht als autovervangend vervoermiddel en als serieuze schakel in de ketenmobiliteit. De auto is 24 uur beschikbaar, de taxi zal dit (althans in eerste instantie) niet zijn. Hoe vervangt de taxi dan de auto? Behalve naar tijd heeft ook door verschil in vraagdichtheid selectie naar gebied plaats. In landelijke gebieden zal de taxi toch geen serieuze schakel in de ketenmobiliteit kunnen zijn als gevolg van een te gering marktaanbod? In de stedelijke gebieden zal een overmaat aan taxi's op vette uren het overige openbaar vervoer toch kunnen (weg)concurreren, al was het maar omdat de vrije trambaan wordt versperd? Op bovenstaande vragen zou dit lid gaarne een antwoord van de minister ontvangen.

De voorzitter van de commissie,
Baarda

De griffier van de commissie,
Nieuwenhuizen