

Vergaderjaar 2008–2009

31 521

Taxibeleid

Nr. 2

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 december 2008

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 november 2008 overleg gevoerd met staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat en staatssecretaris Bussemaker van Volksgezondheid, Welzijn en Sport over:

1. Reactie op zwartboek over het functioneren van het contractvervoer

- **de brief van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport d.d. 31 oktober 2008 met een reactie op de petitie van LFB en zwartboek van CG-raad, ANBO en FNV aangaande het functioneren van het contractvervoer (w.o. Regiotaxi) (25 847, nr. 69);**

2. Straattaxivervoer

- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 16 juni 2008 over een beter klachtenmeldpunt en een betere afhandeling van klachten over taxi's (25 910, nr. 85);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 19 juni 2008 met aanbieding van de toekomstvisie taxi (25 910, nr. 86);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 26 juni 2008 inzake de toegezegde visie op het toekomstige taxibeleid (31 521, nr. 1);**
- **de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 29 januari 2008 inzake voortgang van de aanpassing van de taximeters (25 910, nr. 81).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager

Griffier: Tijdink

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Ik open het algemeen overleg met de staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en van VWS met als onderwerp het taxibeleid. De agenda bestaat uit twee delen: contractvervoer en straattaxivervoer. Omdat de staatssecretaris van VWS niet de hele vergadering kan

¹ Samenstelling:

Leden: Halsema (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouweland (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).
Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijsselbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

bijwonen in verband met een plenair debat, zullen wij beginnen met het straattaxivervoer.

De toekomstvisie taxi die op de agenda nog onder het onderwerp «straat-taxivervoer» is vermeld, gaat over het contractvervoer. Het is de bedoeling dat tijdens de behandeling van het onderwerp contractvervoer dat deel van de toekomstvisie taxi ook behandeld wordt.

Straattaxivervoer

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Wij weten allemaal dat het met de liberalisering van de taximarkt niet zo is gelopen als wij hoopten. Er zijn veel problemen. Namens de CDA-fractie spreek ik graag waarderende woorden voor de staatssecretaris om toch pogingen te doen, er samen met de sector iets van te maken. Wij stemmen dus ook in met de voorgestelde maatregelen, want de taximarkt is geen uniforme markt. Amsterdam verschilt van Appingedam, en Schiphol is iets anders dan Surhuisterveen.

Ruimte voor gemeenten voor maatwerk is prima, bijvoorbeeld via verplichte groepsvorming. De vervoersplicht komt terug en het weigeren van korte ritten mag niet meer, dat is ook prima, maar dan wel in combinatie met opnemen in de meter van de wachttijd tijdens de rit.

Zo staan er meer goede elementen in de nota. De staatssecretaris heeft aangegeven dat zij daar positief tegenover staat, zoals de kwestie van de ondernemersvergunning en de verruiming van het leerwerktraject, zodat de chauffeur al aan het werk kan voordat hij het examen heeft afgelegd. Over het tariefsysteem zegt de staatssecretaris niet zoveel. De CDA-fractie vindt dat de wachttijd tijdens de rit niet voor rekening van de chauffeur, respectievelijk de onderneming mag komen. Het vooraf overleggen en afspraken maken werkt voor geen meter. Dat werkt alleen goed via de taximeter. Als een taxi in een congestie terechtkomt – dat schijnt in dit goede land voor te komen – draait de chauffeur op voor het stilstaan. Het gevolg is, zoals de ontwikkelingen van de laatste jaren laten zien, dat chauffeurs ritten in de spits weigeren. De slechte chauffeurs rijden wel, maar zeggen: €20 of je gaat maar lopen. En er is inkomensongelijkheid met chauffeurs die doorgaans in de avonduren rijden en dus om die reden meer ritten hebben.

Het standpunt van het CDA is dat goed taxivervoer in ieder geval twee zaken veronderstelt: redelijke en duidelijke tarieven voor de passagier, maar ook een redelijk inkomen voor de chauffeur/ondernemer. De CDA-fractie bepleit een systeem dat ervoor zorgt dat bijvoorbeeld – vang mij niet op details– de meter overschakelt op een bedrag per minuut als de taxi langer dan twee minuten langzamer rijdt dan 15 km per uur, of iets soortgelijks. Het schijnt ook mogelijk te zijn om via de meter twee tarieven tegelijk te laten zien. Techniek is niet het probleem.

Over dit onderwerp is de staatssecretaris nog in gesprek met de sector. Ik heb begrepen dat de resultaten eind van dit jaar worden verwacht. Mijn fractie geeft al een schot voor de boeg: vervoersplicht prima, maar dan ook koppelen aan wachttijd tijdens de rit via de meter. Ik krijg hiertoe graag een duidelijke toezegging van de staatssecretaris.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat voor prijsverhoging kan dit voor de consument betekenen? Stelt u ook een grens aan slimme taximeters? Dat lijkt mij interessante informatie, vooral omdat ik begrijp dat hierover nog overleg gaande is met de verschillende partijen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat klopt. Daarom heb ik de staatssecretaris ook gevraagd om daarover haar oordeel te geven. Een feit is wel dat er nog steeds maximumtarieven gelden voor zowel kilometer- als uurtarief. Dus die bevoegdheid heeft de staatssecretaris nog. Als het spannend zou worden, heeft de staatssecretaris het instrument om ook de wachttijd aan

een maximum te verbinden, die nu naar ik meen €31 of €34 per uur bedraagt. Dat is van belang voor de verkrijgbaarheid van taxivervoer. Ik heb niet voor niets gezegd dat de CDA-fractie het van belang vindt dat er voor een ondernemer ook een goede boterham te verdienen is. Anders komt u in de spits op Amsterdam Centraal en kunt u geen taxi krijgen. Dan kan een taxirit misschien uiteindelijk iets duurder zijn, maar u komt wel op de juiste manier van A naar B. Ik vind kwaliteit dan belangrijker dan louter kwantiteit.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit lijkt mij toch wel een belangrijk punt, want ik heb ook begrepen dat de Nederlandse taxi's gemiddeld tot de duurste behoren voor de consument. Ik wil daarom toch wel duidelijkheid van u -dit is misschien voor de staatssecretaris ook interessant - wat voor extra prijsverhogingen u dan ziet. Of zegt u dat dat andere systeem budgettair neutraal moet zijn? Zo niet, welke prijsverhoging accepteert u dan voor de consument?

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ga er voorshands niet van uit dat dit in het algemeen leidt tot duurdere ritten. Wanneer ik op het drukste deel van de dag in het drukste deel van Nederland - laten wij zeggen in het centrum van Amsterdam - per se met een taxi van A naar B wil, kunt u mij niet wijsmaken dat dat voor hetzelfde tarief moet als bijvoorbeeld in Appingedam. Dan legt u de rekening dus neer bij de ondernemer, die dan zegt: zoekt u het maar uit, mevrouw Van Gent, gaat u maar lekker lopen in Amsterdam.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is natuurlijk ook niet mijn bedoeling, maar nu worden vaak de maximumtarieven aangehouden. Wij hebben internationaal de duurste taxi's. Moeten wij de tarieven dan niet wat meer vrijgeven zodat bijvoorbeeld gemeenten die ook meer kunnen gaan bepalen? In Appingedam zullen de files ook een stuk minder zijn dan in Amsterdam, en is de situatie in de spits ook heel anders dan in Amsterdam. Toevallig ken ik Appingedam een beetje. Dan moet u daar ook iets over zeggen. U komt er bij mij niet mee door te zeggen dat u er voorshands niet van uitgaat dat dit leidt tot duurdere ritten. Aan de andere kant zegt u tegen mij dat u niet wilt dat de ondernemer hiervoor opdraait. Dus iemand moet voor uw systeem opdraaien. Ik wil gewoon weten: wie is dat en wat gaat het kosten?

De heer **Mastwijk** (CDA): Mevrouw Van Gent heeft goed geluisterd. Zij vergeet dat ik heb gesproken over gemiddeld dezelfde prijs. Dat betekent dat de taxiondernemer een keus zal moeten maken op welke momenten hij waar rijdt en welke tarieven hij hanteert. Wij moeten hier niet in details verzanden, hoewel het prijsmechanisme natuurlijk wel een belangrijk onderwerp is. Ik denk dat het verstandig is dat de staatssecretaris, gehoord de discussie, dit onderdeel van het tarievenbeleid ook met de sector bespreekt en uiteraard ook met de consumentenorganisaties om er op een goede manier uit te komen. Want ook die consumentenorganisaties zijn gebaat bij goed taxivervoer. Dat kan alleen als er voor ondernemers ook een boterham te verdienen is.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel uw zorgen en dat weet u. Deze discussie hebben wij namelijk een jaar geleden ook gevoerd, met precies hetzelfde verhaal. Wij hebben hierover samen toen nog een motie ingediend. Wij kennen de afloop daarvan. Uiteindelijk heeft u om u moverende redenen besloten om het op dat moment nog niet te gaan doen. Ik zeg nadrukkelijk «nog», want u komt er opnieuw op terug dat dit systeem nog niet ideaal is. Aan de ene kant willen wij transparantie, aan de andere kant werkt de tarifiering nog steeds niet naar behoren. Wat zeggen deze woorden nu? Gaan wij dadelijk opnieuw een motie van de SP afwachten om dan weer

hetzelfde te gaan doen, of trekken wij nu echt samen op en geven wij de staatssecretaris dit heel duidelijk mee? De staatssecretaris schrijft overigens dat zij hiermee bezig is, dus daarom wacht u misschien nog even af. Het moet helder zijn wat de uitkomst van dat afwachten moet zijn. Kan ik u nu echt op uw woord geloven?

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Roemer refereert terecht aan het verleden, een klein jaar geleden. Ik heb uit het afgelopen jaar voorbeelden genoemd, namelijk «€20 of u gaat maar lopen», het weigeren van korte ritten en inkomensongelijkheid omdat bepaalde chauffeurs altijd s avonds rijden en dus wel ritten hebben, maar chauffeurs die tot de spits veroordeeld zijn weinig ritten rijden. Ik denk dat dat ook de aanleiding is voor de staatssecretaris om de opmerkingen daarover in de taxivisie welwillend te bekijken. Ik ga ervan uit dat het niet tot een motie komt. Ik denk dat wij met ons allen het afgelopen jaar voldoende hebben geleerd over het niet in de meter opnemen van de wachttijd tijdens de rit. Ik neem aan – maar de staatssecretaris zal hierop straks ongetwijfeld haar reactie geven – dat de staatssecretaris samen met de sector naar een oplossing van dit probleem zoekt.

De heer **Roemer** (SP): Ik mag aannemen dat handhaving van het huidige systeem niet meer in de agenda van het CDA staat.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dat mag u inderdaad aannemen.

De **voorzitter**: Ik zal het aantal interrupties in deze ronde beperken tot twee per lid, anders lopen wij uit de tijd.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik sluit af met het boetebeleid. Het is goed dat de staatssecretaris onderzoekt – er moet natuurlijk naar de verkeersveiligheid worden gekeken – of de wetgeving voor taxi's zo moet blijven. Wij kunnen wel vaststellen dat dit een bron van ergernis is. Ik neem u even mee naar mijn hbs-tijd, een aantal jaren terug. Ik had toen een docent Frans, de heer Van Geffen, een aardige man, maar hij was ook reëel bij het nakijken van proefwerken. Ik had – ik ben denk ik niet de enige in deze zaal – altijd moeite met de accenten. Stel, je moet een opstel schrijven over de taximarkt en je gebruikt daarin zes keer het woord «taximeter». Nu heb ik dat in het woordenboek opgezocht, dat leert dat dit in het Frans taximètre is, met een accent grave op de e. Ik deed dat vaak fout, maar consequent als ik ben deed ik het natuurlijk voortdurend fout, dus ik maakte zes keer in één dictee een fout. Maar Van Geffen, zo begripvol als hij was, rekende dat slechts als één fout. Zo niet een aantal inspecteurs van Verkeer en Waterstaat, want die hebben de flexibiliteit van een gietijzeren putdeksel. Ik heb hier een setje stukken, waaruit blijkt dat een chauffeur acht keer dezelfde fout maakt: ritten niet conform werkboekje ingevuld. Je moet beschikken over een behoorlijke motoriek om zo'n werkboekje goed te kunnen invullen. Resultaat: acht keer een boete van €1320, ofwel €10 560. Gekker moet het toch niet worden, alsof deze man een crimineel is! Ik wil graag een toezegging van de staatssecretaris. Handhaving is prima, maar deze idiote manier van handhaven moet zij een halt toeroepen.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind dit een vreemde vergelijking. Als u zegt dat de rittenstaat niet werkt, heeft u een inhoudelijk punt. Dan kunnen wij het erover hebben of dat wel reëel is en wat wij dan van de chauffeur verwachten. Laten wij het dan over de inhoud hebben. Maar als u zegt dat iemand acht keer een regel overtreedt terwijl die maar één keer moet worden geteld, is dat plezierig voor een chauffeur, want die kan dan acht keer door rood rijden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik zal de heer Roemer deze stukken straks ook ter hand stellen, maar deze vergelijking gaat mank. Als je acht keer door rood rijdt, roep je willens en wetens risico's over je af, met mogelijk zeer ernstige nadelige gevolgen voor anderen, maar dat is iets anders dan acht keer een domme administratieve fout maken.

De heer **Roemer** (SP): Wij moeten zorgen dat wij administratieve rompslomp aanpakken die geen of nauwelijks meerwaarde heeft.

De heer **Mastwijk** (CDA): Dan hoop ik dat de staatssecretaris straks zal zeggen dat de wetgeving die hiervoor in het leven is geroepen als bedoeling had het voorkomen van verkeersonveilige situaties of het voorkomen van fraude in de belastingsfeer. Ik neem aan dat dat de strekking was van de oorspronkelijke wetgeving. Laten wij dan ook zorgen dat mensen dit bij de uitwerking en de handhaving voor ogen houden. Dan weten wij elkaar te vinden.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De manier waarop wij dit AO inkleden -een deel straattaxivervoer en een deel contractvervoer - is in de ogen van de PvdA-fractie de juiste manier om voortaan om te gaan met de taxiwereld. Om de straattaxi aan te pakken, hebben wij tot nu toe maatregelen genomen voor alle taxivervoer. Daarmee zijn wij eigenlijk niet veel verder gekomen. Als je in de regio met taxivervoerders spreekt, is er weinig begrip voor alle maatregelen waarmee ook zij geconfronteerd zijn om louter en alleen de problemen in de grote steden aan te pakken. Dus van nu af aan loskoppelen. De vraag aan de staatssecretaris is dan ook: gaan wij dit onderscheid ook in de Wp2000 inbedden?

De marktwerking in de taxiwereld is mislukt. Het is geen echte markt, is de conclusie van het rapport Toekomst voor de taxi. Daarin staat dat de markt zonder interventie aanzienlijke imperfecties vertoont. Wij moeten dus blijven interveniëren. De PvdA ondersteunt deze conclusie van harte. Wij blijven ons dus bemoeien met de tarieven en met de toegang tot de markt.

Wat de tarieven betreft, wachten wij de evaluatie af. Wanneer zal de Kamer daarvan iets zien? Komt de midterm review ook naar ons toe?

Wat de toegang tot de markt betreft, steunen wij het onderzoek om verplichte groepsvorming een juridische basis te geven. Ook de aanbeveling om afschaffing van het chauffeurspasexamen in de belmarkt en/of in loondienstverband nader uit te zoeken op robuustheid, handhaafbaarheid en uitvoerbaarheid is in onze ogen een heel belangrijke conclusie. Ook hier de vraag: wanneer is het onderzoek afgerond?

Herinvoering van de vervoersplicht wordt in de Wp2000 opgenomen, prima. Meer ruimte geven aan gemeenten om maatwerk te leveren in het taxibeleid, zoals ook nu al in het taxiconvenant is afgesproken, heeft onze instemming. Ook dit moet worden vastgelegd in de Wp2000.

Nog een paar kritische kanttekeningen. Ook wat onze fractie betreft, moet het boetebeleid op de schop, maar ik heb begrepen dat daar al aan gewerkt wordt. Want nu mist het toch echt elke nuance en heeft het absoluut geen draagvlak.

Een andere grote ergernis is het totale gebrek aan controle op buitenlandse taxichauffeurs. Zij hebben geen werkboek en geen chauffeurspas, maar zij komen er gewoon mee weg.

Ik vraag de staatssecretaris om eens een inventarisatie te maken van gebieden in Nederland waar een taxi niet 24 uur per dag te krijgen is. Vroeger hadden wij de 24-uursbeschikbaarheidsregeling, maar nu kun je bijvoorbeeld vanuit het Boxmeerse ziekenhuis 's nachts helemaal geen taxi krijgen. Burenliefde moet dan wel erg ver gaan. Onder andere de Rijen rusttijdenwet vergt hier zijn tol. Hoe kijkt de staatssecretaris daartegenaan?

De staatssecretaris ondersteunt het voorstel van de taxibranche en de consumentenorganisaties om te komen tot een nieuw centraal meldpunt, dat door hen wordt opgezet. Hoe gaat het nu verder en kan het iets concreter? Wij zijn wat ons betreft op de goede weg en wij verzoeken de staatssecretaris om voortvarend aan de slag te gaan met de uitwerking van al die voorstellen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb de Lonely Planet – zoals u weet, is dat een beroemde reisgids voor lowbudgetreizigers – nog eens op nageslagen op wat daarin staat over taxi's in Amsterdam: «If you're looking to save money, avoid taxis». Dat geeft wel goed weer wat er voor een deel in de taxibranche aan de hand is. Als Groninger moet ik ook zeggen: als je een taxi neemt in Amsterdam – maar ook wel in andere grote steden – en als je snel ergens moet zijn, moet je geluk hebben met de taxi waarin je stapt. Je krijgt een totale sightseeing door de hele stad maar komt toch te laat op de plaats van bestemming.

Dat schetst ook wel dat wij hier te maken hebben met een mislukte liberalisering van de taximarkt. Ook staatssecretaris Huizinga geeft royaal en kritisch aan dat het toch allemaal niet zo geslaagd is. Ik moet wel zeggen dat de GroenLinks-fractie vindt dat zij te zuinig is met haar voorstellen om de boel in het gareel te krijgen. Dat moet echt gebeuren, want zo kan het niet langer. In het rapport Toekomst voor de taxi, dat allerlei belangengroups in de sector hebben opgesteld, kunnen wij ons in grote lijnen vinden, maar te vrezen valt wel dat dat nog niet genoeg is. Wat ons betreft, gaat de staatssecretaris vast onderzoeken hoe gemeenten veel verdergaande mogelijkheden krijgen om de branche in de tang te krijgen. Je kunt er maar beter op voorbereid zijn als de acties die nu worden ingezet toch ook weer niet leiden tot het gewenste resultaat.

Taxi's in Nederland zijn hartstikke duur, daar heeft de liberalisering niets aan geholpen. Er kwamen weliswaar veel chauffeurs en taxi's bij, maar de tarieven gingen niet omlaag. Tegelijkertijd werd de kwaliteit zelfs slechter. Het maximumtarief is tegelijk het minimumtarief geworden. Eigenlijk zouden wij een nieuwe deal moeten maken. Reguleer het aantal chauffeurs weer, roep een halt toe aan de vrije toetreding. In ruil daarvoor moet de maximumprijs omlaag. Daardoor zal de vraag toenemen en is er onder de bestaande chauffeurs meer te verdelen. Dat is het meest verregaande antwoord op het falen van de liberalisering, en het komt tegemoet aan de klacht van de sector dat de vrije toetreding leidt tot langere wachttijden voor chauffeurs en aan de klacht van consumenten over tarieven.

De staatssecretaris introduceert nu een flink aantal maatregelen om de touwtjes weer wat strakker aan te trekken en de boel wat meer te reguleren. Dat steunen wij. Zij neemt de meeste suggesties over van de taskforce, een soort laatste poging van consumentenclubs en de branche om rigoureuzer ingrijpen te voorkomen. Wij steunen dat allemaal maar de vraag blijft voor GroenLinks of dat allemaal genoeg is. De staatssecretaris onderkent wel dat de liberalisering van de markt niet gewerkt heeft, maar is in haar conclusies en voorstellen nog niet scherp genoeg. Zij blijft maar hopen op de heilzame werking van meer concurrentie voor de consument, terwijl dat vooralsnog niet is gelukt.

Een paar voorbeelden. Is het wel zo dat de consumenten zitten te wachten op concurrentie tussen taxibedrijven op tarief? Wil de gemiddelde reiziger niet gewoon de eerste taxi in de rij pakken en zeker weten dat hij niet te veel betaalt? Je gaat niet eerst een kwartier onderhandelen, want je hebt vaak haast. En als de concurrentie zo belangrijk is, waarom worden taxi's dan niet gedwongen om de tarieven – om in de sfeer te blijven – in chocoladeletters op hun deur te plakken? Vaak heb je echt een heel goede bril nodig om dat van afstand nog een beetje in de peiling te hebben. Dan zal blijken dat iedereen het maximumtarief vraagt en dat het geen bal uitmaakt of je nu de eerste taxi of de vierde in de rij neemt.

Amsterdamse taxi's behoren tot de zes duurste ter wereld. Denkt de staatssecretaris nu echt dat de hoofdstad met het pakket dat die stad nu voorstelt uit dat beschamende rijtje zal verdwijnen, en dat daarmee ook de wildwesttaferelen bij het Amsterdamse Centraal Station voorbij zijn? Diezelfde stad heeft zich zelfs genoodzaakt gezien om hefbomen bij Centraal Station neer te zetten om de boel een beetje in de hand te houden, met alle handhavingskosten van dien. Kunnen die met het nieuwe beleid over een jaar weer weg? Dat gelooft de staatssecretaris toch zelf niet?

De staatssecretaris verwachtte veel heil van keurmerken als het TX-Keur. Consumenten zouden die taxi's liever pakken, zodat de kwaliteit gegarandeerd is, maar onderzoek van de Consumentenbond laat zien dat klanten dat keurmerk helemaal niet kennen. Slechts 7% weet van de hoed en de rand en driekwart heeft er nog nooit van gehoord. Bovendien is het in onze ogen een zwaktebod. Je moet er gewoon altijd van uit kunnen gaan dat je taxi aan bepaalde eisen voldoet. Zou het niet beter zijn om de keurmerken gewoon als norm te hanteren? Elke taxi die je neemt, is dan dus oké.

Op één punt is de staatssecretaris veel te toeschietelijk geweest. De taskforce heropent de discussie over de tariefstructuur. Hoewel GroenLinks de maximumtarieven veel te hoog vindt, zitten wij absoluut niet te wachten op een onderzoek naar het dubbelsysteem, dat de branche nu voorstelt en dat gebaseerd is op de combinatie van tijd, afstand en instaptarief. Ik wil hier graag opheldering over.

Tot slot vraag ik de staatssecretaris of zij heeft overwogen om de tariefstelling te decentraliseren, althans dat voor te bereiden. Wij zien daar wel iets in, ook als stok achter de deur. Het moet echt op korte termijn veel beter gaan in de taxibranche.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Het is vandaag al een paar keer gezegd: de liberalisering van de taximarkt is mislukt, maar als SP wisten wij dat al veel langer.

Geduld loont, dat moge duidelijk zijn. De SP-fractie is dan ook blij met de gepresenteerde toekomstvisie taxi van het kabinet. Ik kan toch niet nalaten om te zeggen dat ik verbaasd ben dat dezelfde ideeën die wij vorig jaar al hebben gepresenteerd en die toen nog werden afgeschoten hier nu allemaal netjes in staan. Laat ik dat maar als een compliment opvatten!

Goede plannen moet je natuurlijk ook uitvoeren en liefst zo snel mogelijk. Daar heeft de overheid wat aan, maar vooral ook de taxibranche. Er moet hard gewerkt worden om het imago van de taxi fors te verbeteren. Dat lukt alleen als je kwaliteit en betrouwbaarheid kunt garanderen.

Gemeenten moeten eigen, aanvullende maatregelen kunnen nemen. Ik zeg bewust «kunnen», omdat de problemen in het ene deel van het land heel anders zijn dan in grote steden. Zo woon ik ongeveer 200 meter van het beroemde ziekenhuis waarover mevrouw Roefs al sprak, dus ik kan het nog lopen, maar aangezien het een streekziekenhuis is, hebben veel mensen inderdaad dit probleem. Dat is van een heel andere orde dan de problemen die je bij grote steden ziet, waar door de liberalisering een enorm overschot aan taxi's is ontstaan. Dan werk je dus in de hand dat er van alles gaat gebeuren wat je met elkaar niet wilt. Wij zijn er gelukkig met elkaar achtergekomen.

Een van de zaken die een stad bijvoorbeeld zou moeten kunnen regelen, is afdwingen dat taxi's worden aangesloten bij een taxicentrale. Dat hoeft er niet één te zijn, het mogen er ook vier, vijf of zes zijn, maar dan weet je als klant altijd bij wie je in de taxi hebt gezeten. Mocht je dan slecht behandeld zijn door een chauffeur tussen Rembrandtplein en station, en denk je: ik ga dat niet uitvechten met die man die me misschien maar voor de helft verstaat, dan weet je bij wie je in de taxi hebt gezeten en kun je die klacht melden aan de taxicentrale. Die weet dan precies waar die chauffeur heeft gereden. Als er te veel klachten over die chauffeur komen, zorgt die taxi-

centrale wel dat die chauffeur niet meer meedoet. Zo garandeer je, als een gemeentebestuur daar behoefte aan heeft, kwaliteit in de stad. Dat hoeft niet overal, want in Boxmeer ben ik al blij als ik een taxi zie rijden. Een jaar geleden hebben wij een – Kamerbreed aangenomen – motie ingediend over een onafhankelijk klachtenmeldpunt voor de straattaxi. In het debat in maart met het kabinet over de stand van zaken van de moties zei de staatssecretaris dat het haar inzet was om beide moties hierover geregeld te hebben bij deze visie. Helaas is zij nog niet zo ver. Dat vind ik spijtig, want dit is een heel belangrijke voorwaarde om te komen tot een kwaliteitsslag. Mensen moeten ook weten waar zij met hun klachten terecht kunnen. Hoe lang heeft de staatssecretaris nog nodig? Wanneer krijgen wij haar voorstel of haar besluit dat het goed geregeld is? Ik hoop dat zij er met de SP van overtuigd is dat hier echt haast geboden is. Het ontbreken van wachttarieven in de taxi geeft aan de ene kant enige transparantie bij de klant, maar geef aan de andere kant een puinhoop bij taxi's in de spits in de grote steden. Ik ga het verhaal van de heer Mastwijk hierover niet herhalen. Ik hoop dat ook de staatssecretaris heel snel met de taxibranche met een oplossing komt en dat zij een voorstel aan de Kamer zal sturen dat wordt gedragen door de branche, maar ook door de consumentenorganisaties. Dat was overigens ook de strekking van de motie van bijna een jaar geleden, die helaas nog niet is aangenomen. Wij hebben ook veel verhalen gehoord over de taximeters. Hoe staat het inmiddels met het gebruik? Er is links en rechts geroepen dat daar mogelijk misbruik van zou kunnen worden gemaakt. Is dat zo, of kan de staatssecretaris dat gerucht wegnemen? Wat is de stand van zaken rond de taximeters?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Wij kennen natuurlijk allemaal de dramatische verhalen over de straattaxi's, vooral in de grote steden en vooral over de opstaptaxi's. «Tuig van de taxi» en dat soort opmerkingen heb ik geregeld gehoord. Slechte service, gebrekkig Nederlands, het weigeren van ritten, hoge ritprijzen, et cetera, et cetera, het is allemaal al genoemd.

Ik dacht: ik ga het zelf ook een keer uitproberen in het walhalla van het links verderf, Amsterdam, en ik ga eens op een zaterdagavond een aantal taxi's nemen. Dat heb ik gedaan, ik denk dat ik een taxi of zeven, acht heb gehad. Het was een heel leuke avond, ik heb de hele avond in de taxi rondgereden. Dat varieerde inderdaad van TCA tot zelfstandige taxi's op het Leidseplein, naar bekende en onbekende adressen en van standplaats tot aanhouden. Afgaande op alle verhalen over de straattaxi's, waren mijn verwachtingen over alle terreur die ik daar zou aantreffen dan ook hoog gespannen.

Maar «helaas», tot mijn «teleurstelling» ging het eigenlijk allemaal prima. Dus ik stond daar 's nachts om 1.30 uur op het station met lege handen, want de bedoeling was nu juist dat ik hier zou kunnen zeggen hoe slecht het allemaal was. Maar dat was niet zo. Het was eigenlijk allemaal prima die avond.

De heer **Roemer** (SP): Dus dat linkse verderf viel mee!

De heer **De Krom** (VVD): Ja, dat zou je kunnen zeggen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Was u misschien in Appingedam terechtgekomen?

De heer **De Krom** (VVD): Nee, het was echt Amsterdam. De chauffeurs waren correct, de meters waren aan, de registraties en de klachtennummers waren duidelijk zichtbaar op alle taxi's die avond. Ik praatte met de chauffeurs en vroeg eens wat. Opvallend was dat vrijwel alle chauffeurs die avond wel alle misstanden konden noemen waarvan wij ook

horen, dat dan weer wel: € 25 voor een ritje in het centrum in plaats van € 7,50 – overigens beviel mij dat prima, die € 7,50, ik stapte in de taxi en reed gewoon weg...

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Zeven keer, dat is...

De heer **De Krom** (VVD): Ja, zonder bonnetje! Betalen voor het aannemen van koffers, taxibedrijven als dekmantel voor criminele activiteiten, het witwassen van geld, het weigeren van ritten et cetera. Ik had misschien geluk die avond, maar ik moet eerlijk bekennen dat het allemaal prima voor elkaar was. Ik heb het dus niet meegemaakt die avond, maar natuurlijk is er wel wat mis.

Ik zeg het mijn collega's na. De liberalisering van de straattaxi's is grotendeels mislukt. Dat is ook de terechte conclusie van het CEO-rapport. Er is inderdaad sprake van informatieasymmetrie, zoals dat zo mooi in het rapport wordt genoemd.

In de motie-Hofstra was al vastgelegd dat het straattaxibeleid gedecentraliseerd moet worden naar de gemeente. Wij delen de analyse, ook van het rapport, dat er niet sprake is van één taximarkt maar van verschillende deelmarkten, zoals contractvervoer, en dat die markten wellicht hun eigen aanpak behoeven.

Wij kunnen ons dus voor een groot deel vinden in de conclusies en aanbevelingen van het rapport van de commissie, en ook in de reactie van het kabinet daarop, met een welgemeend compliment aan iedereen die daaraan heeft bijgedragen. Het heeft mijn verwachtingen overtroffen en het is tamelijk uniek dat er een gedragen stuk op tafel ligt. Dat is nog niet zo vaak eerder voorgekomen, dus dat belooft veel goeds voor de nadere uitwerking. Het is natuurlijk een concept dat op tafel ligt, dat nog nader moet worden uitgewerkt, maar in de richting die daarin wordt aangegeven, kan ik mij eigenlijk buitengewoon goed vinden.

Ik noemde al de asymmetrie. De markt is onvolkomen. Er is wel degelijk een publiek belang, namelijk goed en adequaat voor- en natransport in het openbaar vervoer. Dat publieke belang is in het geding, en omdat de markten onvolkomen zijn, is aanvullend, regulerend optreden van de overheid voor ons ook bespreekbaar.

Het kabinet doet ook een aantal voorstellen op basis van de aanbevelingen. Zij moeten nog nader worden uitgewerkt. Ik leg hier één suggestie neer. Voordat wij direct overgaan tot het aanpassen van de wet lijkt het mij verstandig – als daarvoor mogelijkheden zijn – om voorstellen eerst in de praktijk uit te proberen voordat wij ze in beton gieten in de wet. Zo'n aanpak hebben wij bij Schiphol ook al een keer gevolgd en dat is eigenlijk heel goed bevallen, maar om te voorkomen dat wij nu weer dingen in de wet gaan vastleggen die vervolgens niet blijken te werken, stel ik voor om het andersom te doen. Als er mogelijkheden zijn om te experimenteren in de praktijk met de voorstellen zou dat mijn voorkeur hebben.

Het meest in het oog springende voorstel is om te komen tot groepsvorming. Kennelijk is dat goed bevallen in Zeeland. Het idee spreekt mij zeker aan, net als het idee – dat sluit ook aan bij de decentralisatiegedachte – dat je dat niet in iedere gemeente zou moeten doen, maar het er per gemeente van zou moeten laten afhangen of je van de mogelijkheid in de wet gebruik maakt of niet. Als je een beroep doet op zo'n wetsbepaling, moeten er natuurlijk op zijn minst drie groepen zijn, want anders heb je de facto een monopolie en dat kan toch niet de bedoeling zijn. Dus zo'n bepaling moet in ieder geval dan ook in de wet worden opgenomen. Hoe ga je dan in de praktijk om met nieuwe toetreders in de markt? Degenen die in zo'n groep zitten, hebben maar één belang, namelijk te zorgen dat die wordt afgegrensd voor nieuwe toetreders. Hoe gaat de staatssecretaris daarmee om? Het gevaar van een oligopolie is dat die ook de neiging heeft om nieuwe toetreders van de markt te weren.

Voor de rest worden een heleboel voorstellen gedaan, onder meer om de ondernemersvergunning af te schaffen. Ik heb een overzicht van wat dit zou betekenen voor de kosten van een zzp'er. Als je alle mogelijkheden die in het CEO-rapport zitten zou uitvoeren, zullen de kosten voor een zzp'er dalen van €2700 naar ongeveer €875. Dus er zitten aanzienlijke vereenvoudigingen in. Dat spreekt mij natuurlijk enorm aan, maar het lijkt mij inderdaad verstandig om nadere voorstellen hierover van de kant van het kabinet af te wachten voordat wij daartoe overgaan. Samengevat, kunnen wij ons goed vinden in datgene wat nu op tafel ligt. Wij wachten de nadere uitwerking graag af.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Met de rapporten over het taxivervoer en het daarvoor beoogde beleid heeft de staatssecretaris nu een draagvlak gecreëerd voor haar taxibeleid. Ik vind dat oprecht een groot compliment waard, want wij hebben inderdaad het afgelopen jaar nogal eens de degens gekruist over hoe het nu in vredesnaam verder moest, en wij hebben misschien elkaar ook wel eens bijna de haren uit de kop getrokken.

De hoofdlijn van het rapport over het straattaxivervoer is dat er meer regulering nodig is, waarbij wordt gestuurd op kwaliteit. De voorstellen, zoals de boordcomputer en de vervoersplicht, steunt de ChristenUnie. Inmiddels wordt lokaal druk geëxperimenteerd met die nadere kwaliteitseisen. De staatssecretaris pleit daarbij voor een decentrale aanpak. Ik vraag haar alleen wat dit betekent voor de toegankelijkheid van de straat-taximarkt – mijn collega De Krom refereerde daar ook al aan – en voor de taxiondernemers uit de regio, die naar de grote stad geen en dan een retourrit zouden willen pakken. Hoe gaat zich dit ontwikkelen, met name als het gaat om het voorstel voor groepsvorming? Staat er tegenover de plicht tot groepsvorming ook een toetredingsrecht voor de zelfstandige rijders als zij aan de kwaliteitsvoorwaarden voldoen? Je zou ook een opnameplicht voor zo'n nieuwe club kunnen afspreken. Verder vraag ik mij af hoe groepsvorming zich zal verhouden tot de opties voor concessie. Komt er dan één concessiehouder of zijn er dan meer?

Ik denk dat de notities goede handvatten bieden voor het verder uitwerken van het taxibeleid. In het voorjaar van 2009, zo lees ik in de stukken, zullen wij de volgende resultaten kunnen zien van die uitwerking, samen met de branche. Ik ben eigenlijk heel benieuwd en positief vol verwachting over de resultaten.

Voorzitter: Roefs

Antwoord van de staatssecretaris Huizinga-Heringa

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik sluit mij graag aan bij de complimenten die vanuit de Kamer zijn gemaakt, aan de consumentenorganisaties, de gemeenten en KNV voor de uitstekende samenwerking. Ik zie de heer Zaaijer heel bescheiden achteraan zitten. Hij is iemand die in dit hele proces rond de taskforce een grote rol heeft gespeeld. In de taskforce hebben verschillende partijen, ook het ministerie, met elkaar besproken hoe wij nu verdergaan met de taxibranche. Het is een heel plezierig overleg, dat heeft geleid tot een werkbaar rapport, waarin maatregelen zijn geïdentificeerd waarmee wij verder kunnen. Het doel van de implementatieagenda die is opgesteld – een veilig, betrouwbaar en betaalbaar taxivervoer in Nederland – is een stuk dichterbij gekomen. Ik heb de Kamer geschreven hoe ik denk de taximarkt te gaan aanpakken. Daarbij ga ik uit van een versimpeling van de regelgeving. Ik kies voor drie deelmarkten: contractvervoer, opstaptaxi en beltaxi. Ook maken wij onderscheid tussen bedrijven met personeel en zelfstandigen. Dat onderscheid is van groot belang. Dit onderscheid gebruik ik bij het inzetten van de chauffeurspas, de vergunningen, groepsvorming en vakbekwaamheids-

eisen. De eisen moeten niet onnodig hoog zijn. Ik kan mij voorstellen dat wij erop uitkomen dat aan werkgeverszijde hogere eisen gesteld worden dan aan de chauffeurs zelf. Het aantrekken van nieuwe chauffeurs moet niet onnodig worden belemmerd, maar er moet maatwerk komen. Wij kijken of wij het zo kunnen regelen dat het maatwerk uitvoerbaar en handhaafbaar is.

Belangrijke punten uit de met de branche opgestelde implementatieagenda zijn verder dat de huidige tariefstructuur – zoals met de Kamer ook al is afgesproken – één jaar nadat wij zijn gaan handhaven wordt geëvalueerd, maar eerder ook is er een midterm review, die is bedoeld om de vinger aan de pols te houden. De branche heeft de invoering van het dubbelsysteem voorgesteld. U weet dat in de wet is opgenomen dat de tarieven transparant moeten zijn. Ik denk – ik heb dat ook gemeld – dat er met de invoering van de boordcomputer meer transparantie komt, doordat de klant dan een bon krijgt met gegevens over de rit. Die transparantie zullen wij kunnen gebruiken om te bekijken of wij het dubbelsysteem, zoals voorgesteld door de branche, kunnen invoeren.

De heer **De Krom** (VVD): Ik kan mij geheel vinden in de gedachte achter de boordcomputer, maar wij weten dat met de digitale tachograaf ook nog wel wordt gerommeld. Je moet dan wel zorgen dat het systeem ook fraudebestendig is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Natuurlijk is fraudebestendigheid ook een belangrijk aandachtspunt als wij kijken naar de invoering van de boordcomputer, maar wij kijken ook naar mogelijke verandering van tarieven in combinatie met die invoering.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het punt van de tarieven lijkt mij essentieel in deze discussie, zeker voor de klanten. Natuurlijk vinden wij ook dat de taxibranche goed moet kunnen werken en moet kunnen overleven, maar bij het dubbelsysteem moet er overeenstemming zijn tussen consumentenorganisaties en de branche. Als de taxi in Nederland gemiddeld al zo duur is, kan het toch niet zo zijn dat die nog duurder wordt voor de consument? Ik wil graag uw visie daarop. Wie moet in de mix van zo'n ander systeem dan de rekening betalen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat een ander tariefsysteem op zichzelf genomen niet automatisch duurder is. Het gaat erom dat er een zodanig tariefsysteem is dat het transparant is voor de klant – dat is een belangrijk uitgangspunt van de wet – maar ook zodanig dat het taxi-chauffeurs de mogelijkheid biedt om een goede boterham te verdienen. Natuurlijk is wel het maximumtarief in de krant opgenomen. Dat biedt ook voor de consument houvast. Boven dat maximumtarief mag je, hoe je je tarieven ook vaststelt, natuurlijk niet uitkomen.

Ik kom zo nog op de specifieke vragen hierover, ik maak eerst mijn algemene verhaal af. Gemeenten wil ik ook de mogelijkheid bieden om groepsvorming te stimuleren. Dat wil ik laten aansluiten bij een concern. Dan wordt de taxichauffeur herkenbaar voor de klant en ook beter aanspreekbaar op de geleverde dienst. Er is een systeem van rij- en verplichte rusttijden. Dat beperkt de chauffeurs onnodig in hun bewegingsvrijheid, zo meldt mij de branche. Het schijnt zo te zijn dat de wachttijd op een volgende rit meetelt in de maximale rijtijd. Ik ga onderzoeken of wij tot een aanpassing kunnen komen in de rij- en rusttijden. Een belangrijke voorwaarde is natuurlijk dat de verkeersveiligheid niet daaronder te lijden heeft.

De klachtenregeling wordt herzien. Tegen de zomer is de uitvoering helemaal compleet. De regeling zal zo vorm krijgen dat registratie van klachten en monitoring aandacht krijgen. De taxibranche en de

consumentenorganisaties gaan aan de slag met een nieuw centraal klachtenmeldpunt. Ook de gemeenten krijgen een rol in de afhandeling.

De heer **De Krom** (VVD): Dat is nu het enige onderdeel in het stuk waar ik wel problemen mee heb. Wij hebben eerder een debat gevoerd – niet met u maar met de minister – over het opzetten van klachtenregistraties rond het spoor. Rover heeft daar een keer subsidie voor gekregen. Ik ben daar niet voor, want dit betekent dat wij weer een nieuwe subsidiekerstboom gaan opbouwen, nu weer bij consumentenorganisaties. Ik roep in herinnering dat wij ook nu de Consumentenautoriteit hebben. Die is er ook niet voor niets, maar komt in het hele stuk niet voor. Dus ik ben er niet voor om opnieuw een subsidiestroom te gaan opbouwen richting consumentenorganisaties. Ik ben er wel voor dat er een goede klachtenregistratie komt en een goede uitvoering daarvan, maar niet op deze manier. Ik vind dan ook dat u dit moet heroverwegen.

De heer **Roemer** (SP): Ter ondersteuning van de staatssecretaris zeg ik dat dit bekend is en dat de VVD ook de enige partij was die tegen de motie hierover stemde, maar de rest van de Kamer is het er wel mee eens.

De heer **De Krom** (VVD): De SP was het ook niet eens met de subsidie aan Rover. Ik persisteer dus in mijn verzoek dat de staatssecretaris hier nog nader over denkt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Met de branche en met de consumentenorganisaties is afgesproken dat er een klachtenregeling komt, zodanig dat de klant weet dat er voor de straattaxi één centraal nummer komt. Hij weet dan dat hij dat kan bellen wanneer hij een klacht heeft. Hij weet dat de klacht wordt doorgegeven aan de vervoersmaatschappij waarop die betrekking heeft en dat de gemeente daarvan op de hoogte gesteld wordt, zodat deze in de afspraken met en concessies aan de taxibranche ook rekening kan houden met het aantal klachten en de aard daarvan over een bepaald bedrijf. Dat is zoals het wordt aangepakt. De heer De Krom zegt moeite te hebben met een subsidiestroom. Hoe dat precies vorm zal krijgen en hoe dit financieel zijn beslag zal krijgen, wordt nog nader uitgewerkt, maar het uitgangspunt vind ik wel buitengewoon belangrijk. Dit is een aanwinst en het is ook voor de klant een goede zaak dat er helderheid over is waarheen hij kan bellen, met de zekerheid dat klachten daar terechtkomen waar zij horen, en dat zij ook bij de gemeente terechtkomen.

De heer **De Krom** (VVD): Dit is een principiële verschil van inzicht. Ik vind dat de melding en afhandeling van klachten in principe de verantwoordelijkheid van de bedrijven zelf is, net als dat bij normale bedrijven op de commerciële markt het geval is. Als je een klacht hebt over een product van Philips, ga je ook niet naar de gesubsidieerde Consumentenbond. Ik vind dat dat hier ook zo moet. Ik vind wel dat de afhandeling verifieerbaar moet zijn. Dat is iets anders, maar de principiële vraag waar dit moet liggen, beantwoord ik met: bij de bedrijven zelf. De staatssecretaris keert het om. Daarmee ben ik het niet eens.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: U gaat uit van een subsidiestroom. Dat staat voor mij nog niet vast. Wij moeten nog kijken hoe dit financieel zijn beslag krijgt, maar wij zijn het met elkaar wel eens dat er een voor de klant duidelijk meldpunt moet komen waar de klacht terecht komt, dat helder moet zijn dat de klacht bij het vervoerbedrijf komt dat het betreft en dat het voor de gemeente ook moet zijn na te gaan welke en hoe veel klachten er bij bepaalde vervoerbedrijven binnenkomen, zodat de gemeente daarmee eventueel rekening kan houden in concessies. Dat is mijn uitgangspunt en ik meende ook dat het uw uitgangspunt was. Hoe

dit kan worden uitgevoerd, bespreken wij nog. Ik zal daarbij ook uw zienswijze – net als die van de andere leden – meenemen. Dan kom ik vervolgens terug met een voorstel hoe wij dit gaan uitvoeren.

De vervoersplicht wordt ingesteld, waardoor chauffeurs niet meer een rit mogen weigeren omdat die te kort zou zijn.

Met de G4 heb ik voor 2008 en 2009 een taxiconvenant afgesloten. Wij stellen per jaar 1 mln. beschikbaar voor concrete maatregelen. Voorbeelden van die maatregelen zijn de herinrichting van de standplaats met de slagboom in Amsterdam, het bieden van aanvullende opleidingen aan chauffeurs en het plaatsen van informatieborden bij standplaatsen. Dat convenant met de taxichauffeurs is een manier om maatwerk te leveren, maar ook om te kijken of wij verdergaande bevoegdheden bij de gemeenten moeten neerleggen. Gemeenten kijken aan welke maatregelen zij behoefte hebben en wat zij zouden willen doen. Zij krijgen de mogelijkheid om dat uit te zoeken. Vervolgens gaan wij met hen in overleg of dat hier en daar ook zou moeten leiden tot aanpassing van de wet.

Daarmee kom ik ook uit op wat de heer De Krom zei: ga nu niet beginnen met een wetwijziging, maar kijk eerst eens of maatregelen inderdaad werken. De manier van werken met het taxiconvenant met de G4 is juist daarop gericht. Laat hen kijken welke maatregelen werken en of daarvoor een wetwijziging nodig is. Dan kunnen wij daarnaar kijken, maar nadat duidelijk is dat de maatregelen werken.

Ik ben nu aan het einde gekomen van mijn algemene verhaal en ik ga in op de specifieke vragen. De vraag van mevrouw Van Gent of wij niet moeten kijken naar verdergaande mogelijkheden voor gemeenten heb ik net beantwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik had ook nog expliciet gevraagd naar decentralisering van de tariefstelling. Daarover heb ik u nog niet gehoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Daarop kom ik straks terug.

De heer Cramer en de heer De Krom hebben gevraagd wat een decentrale aanpak betekent voor de toegankelijkheid van ondernemers in groepsvorming. De gemeenten krijgen de mogelijkheid om groepsvorming te stimuleren. Zij mogen zeggen dat je alleen van een bepaalde taxistandplaats gebruik kunt maken wanneer je tot een groep behoort. Het is dus niet zo dat de gemeente de mogelijkheid krijgt om verplicht groepsvorming in te voeren. Deze manier van werken voorkomt ook de gevaren die de heer De Krom heeft geschetst van een oligopolie. Bovendien wordt hiermee ondervangen dat zzp'ers worden benadeeld. Je stimuleert groepsvorming door te zeggen dat je van bepaalde voordelen gebruik mag maken als je tot een groep behoort waarvan je anders niet gebruik kunt maken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap wel wat de staatssecretaris zegt en daar ben ik het eigenlijk wel een beetje mee eens. Als ik uit een regio kom en naar de stad ga, kom ik op een plek waar groepsvorming heeft plaatsgevonden en is het voor mij moeilijk om een retourrit op te pakken. Ik zou het waarderen als de staatssecretaris zegt dat zij dit signaal meeneemt om met de branche te bekijken hoe wij dit kunnen uitwerken. Anders denk ik dat je onrecht doet aan chauffeurs op het platteland, waar deze situatie vaak voorkomt.

Voorzitter: Jager

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is inderdaad een nadeel van deze manier van werken. Wij komen op het stimuleren van groepsvorming omdat dit echt een oplossing is voor de problemen in de grote steden. Ik merk dat ik u daar niet van hoeft te overtuigen. De herkenbaarheid, aanspreekbaarheid en kwaliteit van de taxi zal hier absoluut door winnen.

Het is wel een aandachtspunt hoe het nu moet met de enkele taxichauffeur van buiten die in de stad komt. Daarover zijn wij nog in overleg met de branche, om te kijken of hiervoor een oplossing kan worden gevonden. Ik zeg er wel bij dat deze manier van werken zo veel voordelen heeft voor de problemen in de grote steden, dat dit wel de weg is die ik op wil. Wij moeten kijken of wij voor dit nadeel een oplossing kunnen vinden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben blij dat de staatssecretaris dit wil oppakken. Stel dat je als chauffeur lid bent van een groep in de ene plaats maar niet in de andere, en dat je van de ene naar de andere plaats bent gereden. Ik zie een aantal haken en ogen in de uitwerking. Wij moeten voorkomen dat iedereen bij dezelfde groep gaat horen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is ook een probleem. Wij kijken er nog naar hoe wij dat oplossen.

De heer **De Krom** (VVD): Ik ben lichtelijk in verwarring, want ik dacht dat er sprake zou zijn van verplichte groepsvorming. U zegt dat dat niet het geval is. Als een gemeente gebruik zou maken van de mogelijkheid tot groepsvorming, moeten taxi's ook verplicht bij een groep zijn aangesloten. Daar spreekt de KNV wel over, maar u zei iets anders.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, gemeenten kunnen groepsvorming stimuleren, door bijvoorbeeld bij de aanbesteding, de concessies en de vergunningen te bepalen dat die worden verleend als je een groep vormt. Wij zitten hier op een enorm juridisch terrein. Hoe bereiken wij nu dat er meer groepsvorming optreedt? Dat is met name in het voordeel in de grote steden. Dat bereik je door de gemeenten de mogelijkheid te geven die groepsvorming te eisen bij bepaalde voordelen. Dat kunnen gemeenten doen bij concessies, vergunning en aanbesteding, maar zij kunnen niet verplichten dat taxi's alleen maar bij een groep horen. Dit is dus op een verregaande manier stimuleren van groepsvorming. Dat heeft onze juridische studie opgeleverd. U weet dat ik heb gezegd dat wij een juridisch onderzoek doen naar de mogelijkheid van verplichte groepsvorming. Dat heeft opgeleverd dat dit de manier is om die groepsvorming zo goed mogelijk te stimuleren.

De heer **Roemer** (SP): De staatssecretaris zegt dat zij juridisch onderzoek daarnaar heeft gedaan. Ik neem aan dat dat beschikbaar kan komen voor de Kamer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ja, dat kan absoluut beschikbaar komen. Door op deze manier bijvoorbeeld bij het aanbesteden groepsvorming als eis te stellen, heb je 80% van de markt te pakken. Dit is dus echt een juridisch houdbare manier om groepsvorming te stimuleren. De heer Cramer heeft gevraagd of er een toetredingsrecht bij groepsvorming is. Nee, een groep kan niet worden verplicht zzp'ers te accepteren, maar zzp'ers kunnen elkaar natuurlijk wel opzoeken en samen een groep vormen.

De heer Mastwijk heeft gezegd dat de wachttijd tijdens de rit niet voor rekening van de chauffeur moet komen. Wij hebben op dit moment een tariefstructuur, die begin 2007 door de Kamer is vastgesteld en die wij vanaf februari jl. handhaven. Transparantie is daarbij het wettelijk uitgangspunt. Ik heb net gezegd dat wij met het beschikbaar komen van de boordcomputer een belangrijke stap zetten in de richting van transparantie. De klant krijgt de gegevens die hij nu niet kan krijgen. Dat betekent dat er dan ook meer mogelijkheden zijn om eventueel meer componenten te laten meewegen in de tarieven. Ik ben daarover met de branche in goed gesprek. Wij hebben met elkaar afgesproken dat wij de midterm review zullen gebruiken als vinger aan de pols en dat wij in de loop naar de

evaluatie na een jaar ook goed willen kijken welke mogelijkheden het dubbeltarief, zoals de branche dat voor zich ziet, in combinatie met de boordcomputer, zou kunnen bieden.

De heer **De Krom** (VVD): Zijn groepen van één ook mogelijk?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Hoe zit het met het dubbeltarief en de positie van de consument?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zijn in overleg met de branche. Daarvoor hebben wij eerst de evaluatie nodig. Ik wil gewoon weten hoe de tariefstructuur die nu geldig is uitwerkt voor de klant en voor de taxi-chauffeurs. De branche zegt: wij hebben al een goed idee, als wij met de boordcomputer die transparantie goed hebben geregeld, is er meer mogelijk, met meer componenten, wij zien daarin een goede basis voor een dubbeltarief. Wij zijn in gesprek en wij gaan ook naar aanleiding van de evaluatie kijken naar dat dubbeltarief, maar natuurlijk worden daar ook de consumentenorganisaties bij betrokken en natuurlijk wordt daar bekeken hoe zo'n tarief zou uitpakken voor de klant. Daarbij moet u wel bedenken dat er een maximumtarief in de wet staat. Dat blijft gelden. De bovengrens is er dus.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap dat het bij de nadere uitwerking onontkoombaar is om met het juridische aspect rekening te houden, maar u schrijft dat een van de vier opties om het imago van de sector te verbeteren is wanneer een chauffeur verplicht wordt zich aan te sluiten bij een concern. Dat staat er. Dat betekent dat een chauffeur, als zijn gemeente kiest voor deze optie, verplicht kan worden om zich aan te sluiten bij een groep. Ik neem aan dat u hiermee niet bedoelt dat iemand uit Utrecht Rotterdam niet binnen mag komen of zo. Hoe moet ik dit nu precies zien?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Als het gaat om de verplichte groepsvorming, denk ik dat het goed is om te weten dat wij ook na zo'n visie natuurlijk wel doorgaan. Op het moment van de visie moest dit nog juridisch worden uitgezocht. Er was besloten tot die groepsvorming omdat dit een goed antwoord zou kunnen zijn, met name op de problemen in de grote steden. Nu wordt uitgezocht of gemeenten die groepsvorming kunnen verplichten. Wij doen onderzoek naar verplichte groepsvorming. Inmiddels is uit dat verdergaande onderzoek gebleken dat een verplichte groepsvorming juridisch niet mogelijk is. Wat wel mogelijk is, is wat ik u net schetste, namelijk dat gemeenten bij de aanbesteding, de concessies en de vergunningverlening wel de eis kunnen stellen van groepsvorming. Op die manier kun je tot meer dan 80% van de markt bereiken zonder dat je verplicht kunt opleggen dat er een groep gevormd wordt. Hier is dus sprake van voortgaand onderzoek. Inmiddels is duidelijk dat het zo is.

De **voorzitter**: De staatssecretaris heeft net toegezegd dat het genoemde stuk aan ons wordt toegezonden. Ik kan mij voorstellen dat wanneer daarover vragen leven, die via de commissie ter duiding worden gesteld. Ik ben hier nog een beetje soepel over deze subvragen, om te voorkomen dat wij hierover een VAO gaan houden als dat niet nodig is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die uitwerking komt in het voorjaar.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Kunnen groepen iemand die niet behoort tot hun groep van de taxistandplaats weren? Dat vind ik wel interessant om te weten. Je kunt dan zeggen: deze taxistandplaats is van

groep X, daar hebben anderen geen toegang toe. Het lijkt mij dat daar ook helderheid over moet komen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De bedoeling is dat gemeenten de mogelijkheid krijgen om van taxichauffeurs die van bepaalde standplaatsen gebruik willen maken te eisen dat zij behoren tot een groep. Het voordeel daarvan is dat het voor de klant veel herkenbaarder is. Als er iets is, weet hij naar welke groep hij toe moet. Dat zorgt voor meer veel duidelijkheid en de kwaliteit wordt ook op die manier verbeterd doordat de leden van een groep op elkaar toezien. Het is dus niet zo dat zal worden gezegd: deze standplaats is specifiek voor een bepaalde groep. Gemeenten kunnen wel zeggen: deze standplaats mag alleen worden gebruikt door taxi's die bij een groep horen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dus dan moeten individuen zich organiseren in een groep?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Precies, dat is de bedoeling.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Doen zij dat niet, dan komen zij niet op de taxistandplaats.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat is de bedoeling.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik stel vast dat de staatssecretaris zich in principe niet langer verzet tegen een dubbeltarief. In februari is het ongeveer een jaar geleden dat wij met het kilometertarief zijn gaan werken. De staatssecretaris heeft ook gesproken over de midterm review. Om nu te voorkomen dat wij bij deze overvolle agenda weer gaan werken met een VAO, vraag ik de staatssecretaris om de toezegging dat wij voor het zomerreces spreken over een mogelijke aanpassing van het tarief. Wij moeten dat wel een beetje in de tijd zetten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij zijn met elkaar in overleg. De midterm review en de evaluatie komen er. Daarin moet helder worden hoe het huidige tarief uitwerkt. Vervolgens ga ik met de branche over de gedachte van een dubbeltarief in gesprek om te kijken of dat verbeteringen kan geven aan mogelijke gebreken die de huidige tariefstructuur heeft. Ik ga niet vooruitlopen op een evaluatie. Ik ga in op de opmerking dat ik mij niet langer verzet. Ik heb altijd gezegd dat transparantie voor mij van groot belang is. De boardcomputer zal voor de nodige transparantie zorgen, zodat er in de toekomst wel met meerdere componenten gewerkt kan worden. Dan kunnen wij kijken naar een andere aanpak en een andere vaststelling van de tarieven.

De heer **Mastwijk** (CDA): Het gaat mij er niet om, die discussie nu al hier te voeren, maar ik wil wel dat wij voor het volgende zomerreces nog een keer met de staatssecretaris spreken over de tariefvorm die wij denken te moeten hanteren in taxiland. Ik ga nu verder maar niet in op de inhoud, maar wij moeten dit niet op de lange baan schuiven, want de sector wil ook weten waar zij aan toe is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk ook niet dat dat de bedoeling is. In februari zal de evaluatie afgerond zijn. De branche is al bezig met kijken naar de mogelijkheden. De midterm review is er natuurlijk ook om alvast te weten in welke richting wij moeten denken. Inschatten is altijd moeilijk, maar ik neem echt aan dat wij voor het zomerreces wel met de branche tot een afronding kunnen komen en dat wij ook aan de Kamer kunnen voorleggen hoe wij ons de toekomst voorstellen.

De **voorzitter**: Ik concludeer dat de staatssecretaris onder enig voorbehoud toezegt dat wij voor het zomerreces hierover een debat kunnen voeren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De staatssecretaris werden net woorden in de mond gelegd; heel verstandig dat zij daar niet intuïnde. Op het decentraliseren van de tariefstelling zou ik ook graag terugkomen. Het is maar helemaal de vraag of dat dubbeltarief werkt, zeker ook als het gaat om de prijsstelling in Nederland. Daar moeten wij toch eens naar kijken. De prijs voor de consument is vrij hoog in vergelijking met andere landen. Dus als wij over die tarieven gaan praten, laten wij dat dan in één keer goed doen. Als wij niet een totaalbeeld hebben, kunnen wij geen evenwichtige afweging maken om wellicht naar een verandering te gaan; laat ik het voorzichtig zeggen. Ik vraag dus echt of de staatssecretaris mij dit wil toezeggen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Natuurlijk worden ook de consumentenorganisaties bij de hoogte van de tarieven betrokken, zoals zij ook bij de huidige tariefstelling betrokken zijn geweest. Dat gaat gebeuren. Wat het decentraliseren van tarieven betreft, wijs ik erop dat er nu een maximumtarief is, maar dat niets gemeenten belet om onder dat maximum te gaan zitten. Die mogelijkheid hebben zij ook op dit moment al. Bij een mogelijk nieuwe tariefstelling is natuurlijk het belang van de klant ook buitengewoon belangrijk.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd wanneer wij de midterm evaluatie krijgen. Ik denk dat die eind december voor de Kamer beschikbaar is.

Zij heeft verder gevraagd om een inventarisatie van gebieden waar niet 24 uur per dag een taxi te krijgen is. Zij heeft dit ook verbonden aan de gevolgen van de huidige Rij- en rusttijdenwet. De Kamer weet dat wij dit gaan onderzoeken om te kijken of wij dit kunnen aanpassen en of wij hierbij de taxibranche meer ruimte kunnen geven. In dat verband wil ik ook kijken naar de 24-uurs beschikbaarheid.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd of er niet een keurmerknorm moet zijn voor elke taxi. Met het stimuleren van groepsvorming wordt in feite ook zo'n keurmerk gestimuleerd, want een groep kan makkelijk zeggen daaraan te willen voldoen. De groep zal ook onderling willen toezien op de kwaliteit en zal bekend willen staan als een goede groep, die bepaalde kwaliteitskenmerken draagt. Dus ik denk dat de nadruk op de groepsvorming voor de kwaliteit van de taxi een enorme stimulans zal zijn. Gemeenten kunnen als zij willen niet alleen eisen stellen aan groepsvorming, maar ook aan het dragen van een bepaald keurmerk door een groep. Dus ook daar is er ruimte bij de gemeenten.

Mevrouw Roefs heeft gezegd het onderscheid tussen straattaxi en contractvervoer heel goed te vinden en heeft gevraagd of wij dat ook maken in de Wp2000. Ja, dat onderscheid is gemaakt in de WP. Dat is een van de redenen waarom wij nu ook gescheiden overleggen hebben. Straat- en regiotaxi zijn geregeld in de Wp2000, het andere contractvervoer is geregeld in de diverse wetten die betrekking hebben op dat doelgroepenvervoer.

De heer De Krom heeft bepleit om iets in de praktijk uit te testen voordat het in de wet komt. Wij zijn met de taxiconvenanten en met de G4 bezig om juist dat punt vorm te geven.

Verder is er nog gesproken over het boetebeleid. De heer Mastwijk en mevrouw Roefs hebben beiden gezegd dat dit toch anders zou moeten. Dat ben ik met hen eens. Dat is de reden waarom ik ook in overleg ben. De hoogte van de boetes in relatie tot het type overtreding en de pakkans worden bekeken. Wij gaan de boetes aanpassen aan lichte en zware vergrijpen. Er wordt gesproken over het maximeren van het totaal aantal boetes per controle. Eenmalige overtredingen zouden laag moeten worden beboet, maar herhaalde overtredingen oplopend zwaarder. Daar-

over is de inspectie in overleg met KNV en met het Openbaar Ministerie. Begin 2009 kom ik daarop terug. Dan hebben wij uitgewerkte voorstellen voor een aangepast boetebeleid.

De heer **Roemer** heeft nog gevraagd hoe het staat met de taxameters binnen de huidige tariefstructuur. In februari van dit jaar had 95% van alle taxi's de juiste taxameter en de goede tariefstructuur geprogrammeerd en sindsdien wordt er gehandhaafd, dus wanneer wij taxi's tegenkomen die dat niet voor elkaar hebben, worden zij flink beboet.

De heer **Roemer** (SP): Is er ook zicht op misbruik? Die geluiden hebben wij gehoord.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Bij de midterm evaluatie komen wij ook terug op het mogelijk misbruik. Daarover kan ik u op dit moment nog niets over zeggen.

De **voorzitter**: Dit wordt in ieder geval meegenomen bij de midterm evaluatie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wij hebben allemaal gezegd dat de liberalisering van de taximarkt is mislukt, dus wij zijn unaniem, dat is altijd fijn. Ik heb gevraagd waarom taxi's, als je dit al zo belangrijk zou vinden, niet gedwongen worden om de tarieven nog groter aan de buitenkant zichtbaar te maken. Dan zal de klant ook merken dat het bijna overal het maximumtarief is, dus dat het allemaal geen bal voorstelt. Ik wil dat u dat nader onderzoekt, want het is niet zo dat je nu de derde of vierde taxi neemt, het werkt voor geen meter. Als het tegenzit, wordt dat je ook niet in dank afgenomen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik herinner aan mijn vraag over de buitenlandse taxichauffeurs.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik moet mevrouw Roefs hierop antwoorden dat wij daarover geen helderheid hebben. Wij hebben eerder gesproken over taxi's aan de grens uit Duitsland. Doelt mevrouw Roefs daarop? Daarover heb ik geantwoord dat wij contact hebben met onze Duitse counterparts om hen erop te wijzen wat de regels in Nederland zijn. Daar is in een eerder overleg over gesproken. Voor de rest heb ik eerlijk gezegd niet helder waarop mevrouw Roefs doelde. Als zij dit nog even verduidelijkt en als ik hier schriftelijk op kan terugkomen, graag.

De heer **Roemer** (SP): Ik was blij met de toezegging hierover van de staatssecretaris door de contacten met Duitsland, maar een feit blijft dat het aantal mensen dat in staat is om te inspecteren zo laag is dat in de praktijk van enige controle en handhaving nauwelijks sprake is. Ik woon in de grensstreek en ik krijg signalen dat het tot de dag van vandaag heel gemakkelijk is voor Duitsers om te blijven doen. Er wordt gewoon niet gecontroleerd.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik heb u een brief geschreven over de samenwerking met Duitsland. Ik heb ook geschreven dat de capaciteit van de inspectie niet de reden was waarom er minder zou worden gecontroleerd. Ik zeg de heer Roemer toe dat ik hierop nog terugkom en het dan wat breder trek dan alleen de grensstreek.

Met de evaluatie van de tarieven – de midterm komt eind december – worden ook deze dingen meegewogen. Worden de tarieven helder genoeg duidelijk gemaakt en leidt dit inderdaad voor de klant tot verbetering, of moeten wij de tarieven misschien nog duidelijker aangeven? Dit zorgpunt wordt zeker meegenomen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik dank de staatssecretaris voor de opmerkingen over het boetebeleid. Zij heeft in het kort precies aangegeven waar de schoen wringt, waardoor de irritatie wordt veroorzaakt. Wij wachten af hoe dat begin 2009 uitpakt. Mij is bekend dat er nog hoorzittingen lopen over opgelegde boetes. Ik ga er wel van uit dat in afwachting van de mogelijk nieuwe lijn bij de hoorzittingen enigszins wordt geanticipeerd op wat er wellicht zit aan te komen.

De heer **De Krom** (VVD): Over de klachtenprocedure heb ik al aangegeven hoe ik erover denk. In het stuk van KNV lees ik nog het voorstel voor een toezichthoudende stichting. Daarvoor voel ik eerlijk gezegd niets, want ik ben er niet voor dat een slager zijn eigen vlees keurt. Ik vind dat onder publieke taken handhaving en controle hoort. Dat zal dus publiekrechtelijk moeten worden gehandhaafd. Wij zien wel meer in het veld van dat soort stichtingen. Ik ben daar in het algemeen geen voorstander van.

De heer **Roemer** (SP): Kan de staatssecretaris over de planning iets concreter zijn? Wanneer krijgen wij het vervolg? Ik hoorde haar spreken van het voorjaar. Graag iets concreter.

De **voorzitter**: Zullen we op dat punt afspreken dat wij met de staatssecretaris in overleg treden over een gezamenlijke planning?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Er is een implementatie afgesproken met de branche. Alle maatregelen zijn voor de zomer klaar, met sommige zijn wij in het voorjaar klaar. Ik heb niet helemaal helder hoe dat precies zit. Het lijkt mij goed dat wij even per maatregel aangeven wanneer wij denken daarmee klaar te zijn. Alles is voor de zomer, het ene kan wat eerder dan het andere.

De heer De Krom heeft gezegd dat ik goede nota moet nemen van de houding van de VVD als het gaat om de klachtenregeling. Dat zullen wij zeker doen, maar wij komen er nader over te spreken als ik met het uitgewerkte voorstel kom. Bij de hoorzittingen anticiperen op het nieuwe boetebeleid lijkt mij voor de hand liggend.

Contractvervoer

De **voorzitter**: Ik verwelkom de staatssecretaris van VWS.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Lang nog niet alles gaat goed in het contractvervoer. Hoewel het aantal klachten in relatie tot het aantal ritten wellicht meevalt, valt de aard van de klachten niet mee. Tweeënhalf uur wachten in het ziekenhuis voordat de taxi er is zal niet zo vaak voorkomen, maar het zal je maar overkomen. De staatssecretaris merkte terecht op dat de oplossingen moeten worden gevonden in betere afspraken tussen opdrachtgevers en opdrachtnemers.

Het afgelopen zomerreces ben ik bij een aantal ondernemers uit het contractvervoer op bezoek geweest. Zij bevestigen eigenlijk het beeld dat het kabinet schetst. Aanbestedende instanties moeten hun werk beter doen, niet voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten. Zij letten vaak alleen op de prijs, halen de laagste inschrijving binnen en beschouwen die als een goed resultaat. Maar vervolgens worden afgesloten contracten niet gecontroleerd en worden afspraken slecht gehandhaafd. Gevolg: een ondernemer die verkeerd wil, loopt de kantjes ervan af en pas als alle ellende in de krant staat, wordt de opdrachtgever wakker. Beter controleren en handhaven dus, en de gebruikersorganisaties daarbij inschakelen, bijvoorbeeld via een regelmatig klanttevredenheidsonderzoek.

Ik vraag de staatssecretaris ook hoe zij aankijkt tegen het gegeven dat het minnen van een aanbesteding nogal eens wordt uitbesteed aan onderaannemers. Marges worden dan klein en uiteindelijk is de klant bij gebrek aan goede controle dan weer de dupe. Graag krijg ik hierover een oordeel van de staatssecretaris.

Het verplichte examen in het contractvervoer, in de wandeling ook wel de light pass genoemd, blijkt nog steeds een drempel te zijn voor deeltijders, vrouwen, ouderen en anderen die een paar uur in de week nog wel wat op de taxi willen rijden en die vaak heel gemotiveerd zijn. De passagier moet centraal blijven staan bij het contractvervoer. Een chauffeur moet gemotiveerd zijn, kunnen rijden en betrouwbaar zijn. Dus kom ik, heel simpel gezegd, op een rijbewijs, een verklaring omtrent het gedrag en een opleiding die bij dit soort beroepen past, zoals sociale vaardigheden taxi en het diploma doelgroepenvervoer. Wat dat betreft, zou het chauffeursexamen kunnen worden afgeschaft, in ieder geval voor mensen in loondienst. Want zoals ik een ondernemer wel eens plastisch maar to the point heb horen zeggen: «Met een chauffeursexamen wordt een hufter van een chauffeur een gediplomeerde hufter.» Dat is niet waar wij op uit zijn. In het doelgroepenvervoer is kennis over inleven in de situatie van de vervoerder veel belangrijker. De branche kan dat heel goed zelf, maar als je dit giet in certificering kun je dit in het modelbestek waaraan wordt gedacht opschrijven, zodat alleen gecertificeerde bedrijven kunnen inschrijven. Dit advies geef ik de aanbestedende instanties mee. Het kabinet spreekt over een implementatieagenda. Dat is mooi, daar zijn wij gek op, maar hoe ziet het stappenplan eruit en wanneer kunnen wij dat verwachten?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. Zoals de staatssecretarissen waarschijnlijk wel weten, heb ook ik undercover de werking – liever: de niet-werking – van het contractvervoer aan den lijve mogen ondervinden. Wachten, wachten, wachten, te laat voor de afspraak. Niet de juiste gordels om, scootmobiel met passagier erin vervoeren in de taxi, adressen onvindbaar, onlogische routeplanning en ga zo maar door. Het gaat niet goed met het contractvervoer. Oorzaken in onze ogen: de aanbestedingen en de controle daarna. Daaraan moet snel iets gedaan worden. Wij komen er niet door te zegen dat wij er niet over gaan. In onze ogen moet er zo spoedig mogelijk een modelverordening komen. Alle adviesbureaus van dit moment zijn er alleen maar bij gebaat om alles zo ingewikkeld mogelijk te maken, want dan worden zij ingeschakeld om het programma van eisen te maken en vervolgens om de inschrijving te beoordelen. Degene die beslist over de aanbesteding staat mijlenver af van de klant. De ambtenaar van de gemeente krijgt een compliment als hij een lage prijs heeft bedongen, terwijl hij eigenlijk pas een schouderklopje zou moeten krijgen als de klant tevreden is. Die twee staan vaak haaks op elkaar. De vraag is dus: wanneer komt er nu zo'n model zodat wij het allemaal niet ingewikkelder maken dan het zou moeten zijn? Als er aanbesteed is, moet er wel gecontroleerd worden. Het is een doorn in het oog van de vervoerder die zijn contract is kwijtgeraakt aan een lagere bieder, die zich vervolgens absoluut niet aan de afspraken houdt en daar niet op afgerekend wordt. Hoe gaan wij dat monitoren nu afdwingen?

De basis voor de aanbesteding is nu het aantal kilometers dat gereden moet worden, maar zou tijd niet een veel beter criterium zijn, bijvoorbeeld bij het leerlingenvervoer?

Naar ik hoor, wordt er steeds minder Europees aanbesteed. Klopt dat en is dat de oplossing? Veel kleinere percelen aanbieden, zoals bijvoorbeeld op dit moment Achmea dat doet. Maatwerk – en dat is contractvervoer – heeft een kleine schaal nodig. De planner moet het gebied kennen, de chauffeur zijn klanten. Ik noem het voorbeeld van een planner in Sittard,

die tegen een mevrouw uit Siebengewald zegt dat men niet in Duitsland rijdt. Dat is echt gebrekkige topografische kennis.

Er komen niet zoveel klachten binnen, zo wordt gezegd. Dat lijkt mij heel logisch, ik heb dat zelf ook meegemaakt. Een klachtenbriefje vragen aan de chauffeur die zelf ook zichtbaar baalt doe je gewoon niet zo gauw, en met bossen bloemen kom je niet op tijd op je afspraak. Als het een paar keer fout is gegaan, neem je de regiotaxi gewoon niet meer, dan komen er ook geen klachten binnen.

De klant heeft geen positie bij het traject van de aanbesteding. Dat kan niet. De PvdA wil dat de inspraak gewaarborgd wordt en in de wet wordt opgenomen. Dat kan in de Wp2000. Is het als wij dit in de Wp2000 opnemen dan ook geregeld voor de aanbestedingen door de zorgverzekeraars? Graag krijg ik een reactie van de staatssecretaris.

De PvdA wil dat het leerlingenvervoer gebruik mag maken van busbanen. Extreem lange rijtijden door files moeten voor de vaak kwetsbare leerlingen voorkomen worden. Het lijkt er nu op dat dit overall apart geregeld is. Wil de staatssecretaris eens in kaart brengen hoe de toegang tot busbanen geregeld is voor taxivervoer? Misschien moet dit dan via de minister. Volgens mij is dit een grote warboel, die in onze ogen ontrafeld moet worden.

Ik was op bezoek bij Meditaxi in Badhoevedorp, dat onder andere internationaal ziekenvervoer in een ligitaxi verzorgt en huisartsenvervoer. Deze huisartsenpostauto's moeten auto's zijn met een blauw kenteken. Blijkbaar wordt nog steeds oogluikend toegestaan dat deze auto's rondrijden met een geel kenteken. Ik wil hierop graag handhaving.

Op dit moment ligt de Wet ambulancezorg voor bij de Eerste Kamer. Komen daarin meer mogelijkheden voor taxibedrijven om een bijdrage te leren aan het B-vervoer? Ik begrijp dat zo'n 60% van het B-vervoer eigenlijk geen medische ondersteuning nodig zou hebben. Ik zou mij kunnen voorstellen dat het goed zou zijn dat taxibedrijven daaraan een bijdrage kunnen leveren. Ik denk dan bijvoorbeeld ook aan het doorloopproces in ziekenhuizen, waardoor mensen niet uren hoeven te zitten wachten totdat de ambulance weer komt. Hetzelfde zou ook kunnen gelden voor het vervoer van patiënten voor dialyse. Daarop krijg ik graag een antwoord van de staatssecretaris.

Ik ben sowieso heel benieuwd naar de antwoorden van beide staatssecretarissen, want ik vind wel dat wij nu echt moeten doorpakken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw Roefs maakte twee opmerkingen die mij even de wenkbrauwen deden fronsen. De eerste is over de handhaving, waarop zij de overheid – hier: de staatssecretaris – aanspreekt. Is mevrouw Roefs het niet met mij eens dat vooral de aanbestedende partij erop moet letten dat de regels goed worden gehandhaafd? De tweede opmerking ging over de inspraakregel bij de aanbesteding. Dat zou mogen volgens de Wp2000. Ik snap het niet. Zij wil toch niet alle klanten van dit soort vervoer laten inspreken bij de aanbesteding? Zo beluisterde ik het een beetje.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Het eerste ging over de monitoring. Overal waar wij aanbesteden, verwachten wij natuurlijk dat er ook gecontroleerd wordt, maar dat gebeurt niet. Nu hebben wij de manier van aanbesteden in de Wp2000 geregeld. Ik wil graag weten of het niet mogelijk is om ook in de Wp2000 te regelen dat er gemonitord moet worden. Kunnen wij dat niet afdwingen van onze decentrale overheden? Op de een of andere manier zullen wij toch de vinger aan de pols moeten houden. Misschien zouden wij dit om te beginnen kunnen opnemen in een modelverordening, die er hopelijk gaat komen, zodat niet iedereen het wiel gaat uitvinden. Wij merken nu dat dit een van de allergrootste problemen is. Het is werkelijk schandalig dat Zorggroep Noord-Limburg vraagt dat alle taxibusjes maar drie tot vier jaar oud mogen zijn en allemaal een rolstoel-

lift moeten hebben, terwijl je voor het verzorgingshuis allemaal taxibusjes ziet langskomen van tien jaar oud en zonder rolstoellift. Degene die het contract verloren heeft, staat met lege handen. Daar mogen mensen niet mee weggkomen. Ik wil dit op de een of andere manier borgen. Ik weet ook niet precies of dit de manier is. Vandaar mijn vraag aan de staatssecretaris.

De consumenten zijn de klanten. Het is toch helemaal niet zo gek dat zij bij de gunning mogen meedenken en meepraten? Dat kan toch ook via hun overkoepelende organisaties? Daarvan zijn er heel veel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik kan snappen dat je in de aanloop naar een aanbesteding probeert een pakket neer te leggen waarin consumentenorganisaties zijn vertegenwoordigd, maar als de aanbesteding er is, is dat een zaak van de decentrale overheden en niet meer van de consumentenorganisaties. Als wij dit in Nederland van toepassing gaan verklaren en als wij bij iedere aanbesteding van een gebouw alvast de toekomstige huurder gaan betrekken, wordt het heel moeilijk om nog iets voor elkaar te krijgen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Misschien praten wij gewoon langs elkaar heen, want het gaat mij erom dat er gesproken wordt met klanten over de manier waarop je het programma van eisen opstelt. Hierover zijn wij dus eens. Misschien heb ik mij ongelukkig uitgedrukt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De fractie van GroenLinks vindt dat staatssecretaris Huizinga te terughoudend en te zuinig reageert op de problemen bij het contractvervoer. Zij schrijft: «Hoewel de beschikbare cijfers niet direct aanleiding lijken te geven tot maatregelen in het contractvervoer, ben ik met mijn collega's van VWS en OCW van mening dat, gezien de ernst van een aantal klachten, er reden is om te bezien hoe wij met gezamenlijke inzet van alle partijen een verbetering kunnen bereiken.» Dat vind ik veel woorden en te weinig actie.

Wij spreken bij het contractvervoer over mensen die dat vervoer nodig hebben om mee te kunnen doen in de samenleving, te kunnen participeren, functioneren en naar de vaak voor hen noodzakelijke zorg heen en weer te kunnen. Het gaat om leerlingen, gehandicapten en ouderen. Dat moet gewoon perfect geregeld zijn. Mensen moeten niet een half uur in de kou staan te wachten en merken dat de taxi niet komt. Wij hebben onze eigen 007 van de GroenLinks-fractie, Kees Vendrik, die deze zomer undercover ook een dagje op pad is geweest. Het ging de hele dag redelijk, tot 17.45 uur, toen hij en zijn begeleider aan hun lot werden overgelaten op Amsterdam Centraal. Dat zijn wantoestanden die onacceptabel zijn. Voor de zomer ontving de Kamer een vernietigend zwartboek van de FNV, dat er niet om loog. Daarin schetsen de klanten, naast vele klachten van chauffeurs over arbeidsomstandigheden, het volgende beeld. Het vervoer komt te laat, er zijn te veel ongemakken tijdens de reis, de ritten zijn te lang door omrijden en de service van de chauffeurs en vervoerders is slecht. De chauffeurs krijgen nu vaak de zwarte Piet omdat zij binnen de voorwaarden waarbinnen zij moeten werken onvoldoende service kunnen geven en omdat zij het eerste aanspreekpunt zijn. Je zou de chauffeur het pispaaftje kunnen noemen omdat hij met alle klachten als eerste wordt geconfronteerd. Dat vinden wij slecht.

Een paar citaten uit het rapport: «Mijn gehandicapte dochter is drie uur onderweg voor een rit van 15 km naar de dagopvang». «Door mijn krappe rooster kom ik vaak te laat. Stressen dus en ook nog boze klanten». «De chauffeur kon mij niet thuis afzetten, dus moest ik nog een kwartier lopen».

De oorzaken hiervan zijn de doorgeschooten marktwerking. Terwijl de kosten sinds 2000 met 20% zijn gestegen, zijn de contracten 15% goedkoper gegund. Dat gaat ten koste van de kwaliteit. Er is in onze ogen een

grens aan de efficiencywinst. De aanbestedingsprocedure schiet kwalitatief zwaar tekort. In dit licht bezien, zijn de voorstellen van de staatssecretaris pover: het ontwikkelen van modelovereenkomsten met een opsomming van kwaliteitsaspecten, het tegengaan van onjuiste beeldvorming zodat gebruikers beter geïnformeerd zijn en gebruikersorganisaties beter betrekken bij aanbesteden, contracteren, uitvoering et cetera. De staatssecretaris focust helemaal op de communicatie, terwijl het grotelijk mis is in deze branche. Wij hebben hier niet te maken met een communicatieprobleem maar met een in onze ogen fundamenteel probleem. De FNV maakte vervolgens een Masterplan verbetering kwaliteit contractvervoer taxi. De suggesties daarin gaan stukken verder dan de plannen van staatssecretaris Huizinga en snijden in onze ogen ook meer hout.

Ik haal enkele krenten uit de pap: aanbesteden eenzijdig gericht op prijs aan banden leggen door een bodemprijs te bepalen. Ik krijg daarop graag een reactie van de staatssecretaris. Kwaliteitseisen in de wet vastleggen, betere opleiding van chauffeurs, klachtensysteem los van uitvoerder, betere arbeidsvoorwaarden voor chauffeurs, oprichting van een landelijk kwaliteitsinstituut contractvervoer, meer transparantie en monitoring, een bonus-malussysteem. Ik wil op al deze punten een reactie, want wij hebben hier te maken met een zeer ernstige situatie.

Het gaat om de mensen die op dit vervoer zijn aangewezen om maatschappelijk te kunnen functioneren, participeren en naar de noodzakelijke zorg te kunnen. Daarvoor is in de ogen van de GroenLinks-fractie meer nodig dan lippendienst. In de woorden van de staatssecretaris heet dit «beter communiceren». Iets wat niet loopt – in dit geval: iets wat niet rijdt – valt niet op te lossen met communicatie, zeker niet zonder noodzakelijke investeringen en een bodem bij de aanbesteding. Hoe lang moeten wij dit nog accepteren en hoe lang laten wij dit nog misgaan ten koste van de klanten? Zij staan voor de GroenLinks-fractie centraal. Zij worden nu onvoldoende bediend door grote makkes in het systeem.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Waren wij bij het deel over de straattaxi toch aardig positief, dat kan ik niet zeggen over dit gedeelte van het debat. Laat ik maar met de deur in huis vallen: het gaat gewoon faliekant mis met het contractvervoer in Nederland. Van alle kanten krijgen wij de klachten binnen, van klanten en chauffeurs, dat het helemaal mis is met de liberalisering van het contractvervoer en dat het gewoon een regelrechte ramp is. Ik gebruik zware woorden, maar zo is het ook, zeker als je geen keuze hebt en afhankelijk bent van anderen om vervoerd te worden. Het gebeurt zo vaak dat afspraken niet worden nagekomen – veiligheid, tijd – en dat is een regelrechte ramp en niet anders. Het komt mede doordat de overheid – welke overheid dan ook – veel te vaak voor een dubbeltje op de eerste rang wil zitten. Het systeem van aanbesteden leidt niet tot meer concurrentie. Er is nauwelijks concurrentie, want de meeste concessies worden gewoon gewonnen door grote bedrijven die zich opstellen als vervoermakelaars. Die concessies halen zij eenvoudig binnen door hun financiële reserves en door juristen die zij inhuren en die exact weten hoe zij op een bestek moeten reageren. Aan de kwaliteitseisen wordt op papier voldaan, maar in de praktijk is de controle op de concessies heel klein. Als er bij inspecties problemen aan het licht komen, wordt er gewezen op onduidelijkheden in de concessie of op de verantwoordelijkheden van onderaannemers. De binnengehaalde opdrachten worden namelijk opgeknipt en voor nog minder geld over allerlei kleinere bedrijven verdeeld, die daarvoor nauwelijks het hoofd boven water kunnen houden. Hierdoor is er weinig mogelijkheid tot goed aansturen op kwaliteit. Belangrijker nog, als het misgaat en de vervoerder houdt zich niet aan de afspraken in de concessie, dan wordt het heen en weer wijzen wie daarvan de schuld is. De uiteindelijke conclusie: de reiziger is de dupe.

Het gaat hier om vervoer van kwetsbare groepen mensen, zoals zieken, gehandicapten maar ook scholieren. Daar mag de prijs nooit centraal staan. Er moet gekozen worden voor kwaliteit. Dat is beschaving. En kwaliteit heeft zijn prijs. Blijkbaar hebben de staatssecretarissen nauwelijks een idee wat er op straat gebeurt.

Het werd ook nog eens een keer pijnlijk toen de staatssecretaris van VWS in een ander debat over Valys moest erkennen tot grote verrassingen te zijn gekomen over de informatievoorziening vanuit Connexxion. Zij heeft in dat debat beloofd inzicht te geven over doorverkoop van ritten van Connexxion. Wanneer mogen wij die informatie verwachten?

De SP wil van beide bewindslieden horen dat er nu helder gekozen wordt voor een kwaliteitsgarantie in het contractvervoer. Dat betekent dat reeds bestaande, landelijke kwaliteitseisen waaraan iedere aanbesteding moet voldoen worden nageleefd en dus ook fatsoenlijk worden gecontroleerd. Zo voorkom je misstanden, zoals er zoveel in al die dikke boeken worden gepresenteerd en die dagelijks opnieuw binnenkomen. De kwaliteitseisen die er nu nog zijn, moeten zelfs nog uitgebreid worden. Vooraf en tijdens de uitvoering van een concessie moeten consumenten- en gebruikersorganisaties actief worden betrokken. Dat ben ik met mevrouw Roefs eens. Dan houd je een vinger aan de pols, dan weet je of het overeenkomt met waar behoefte aan is. Er moet onafhankelijk toezicht komen op het naleven van de gestelde eisen en concessies. De resultaten van dit toezicht moeten openbaar zijn. Dus naming and shaming als een bedrijf zich niet houdt aan de kwaliteitseisen die in de concessie staan. Een «niet goed, geld terug»-regeling moet de normaalste zaak zijn. Dat geldt ook als ik een wasmachine koop die het niet doet. Handhaaf de duidelijke diploma-eisen die al worden gesteld aan vervoerders en controleer hier ook op.

Dat zijn dus geen certificaten zoals Connexxion dat wil, maar echte diploma's, die zorgen voor gekwalificeerd personeel in het contractvervoer. Bedrijven die een concessie willen, moeten wat de SP betreft minimaal 80% van de benodigde auto's in eigen bezit hebben, om te voorkomen dat zij als makelaar gaan optreden en het alleen maar goedkoper en goedkoper wordt, waarbij de onderste in de rij het niet kan waarmaken. Hierdoor heb je de vervoersmakelaars buitenspel gezet. Ook de onafhankelijke klachtenafhandeling moet er komen.

Wil de staatssecretaris reageren op de mogelijkheid dat gemeenten erover denken om contractvervoer in eigen beheer te gaan doen? Is zij bereid om die mogelijkheid in de wet te bieden, zodat dit kan als gemeenten hier zelf voor kiezen? Het mag duidelijk zijn dat de SP daarvan een voorstander is. De SP kiest voor de menselijke maat. Dat betekent kwaliteit. Deze mensen hebben recht op goed, veilig en betrouwbaar vervoer. Daar is het kabinet mede verantwoordelijk voor. Het kabinet kan niet voor een dubbeletje op de eerste rang gaan zitten, ook decentrale overheden niet. Dit betekent dat wij ook samen moeten gaan kijken of de eisen die wij stellen en de vergoedingen die gemeenten hiervoor krijgen met elkaar in harmonie zijn. Als dat niet zo is, zullen wij ook als Rijk moeten bijdragen om te zorgen dat die kwaliteit geleverd wordt. Het vergt wel een goed onderzoek om te kijken of die conclusie nu al te trekken is. Is de staatssecretaris bereid dat onderzoek te starten?

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij al die collega's die zeggen dat een en ander nog niet deugt in het contractvervoer. Het zwartboek hebben wij als eerste opgestuurd aan onze lokale bestuurders en volksvertegenwoordigers. Want wij moeten niet uit het oog verliezen dat daar uiteindelijk de contracten worden gesloten en niet hier in Den Haag. Ik vind dat wij dat scherp voor ogen moeten houden. De verleiding is natuurlijk heel groot, elke keer weer, om als er iets niet goed gaat te zeggen dat wij dat hier in Den Haag dan wel weer gaan regelen. De vraag is of dat nu wel zo'n verstandige koers is. Ik denk van niet.

Dat neemt natuurlijk niet weg dat er onvolkomenheden in het systeem zitten zoals het nu gaat. De theorie is eigenlijk heel simpel. Je sluit een contract en als iemand een wanprestatie levert, donder je hem eruit en neem je een andere vervoerder. Zo simpel zou het moeten zijn. De verantwoordelijkheid om dat zo te doen, moet ook daar liggen waar die nu ligt, namelijk bij de decentrale overheden. Dat hadden wij zo met elkaar afgesproken.

Als wij dat hele systeem willen omgooien, zoals de collega van de SP wil, moeten wij dat allemaal hier vanuit Den Haag gaan regelen en moeten wij er een grote nationale organisatie van maken. Dar voel ik helemaal niets voor.

De heer **Roemer** (SP): Ik stel voor dat de heer De Krom voordat hij verdergaat nog eens naleest wat ik echt gezegd heb.

De heer **De Krom** (VVD): Dat zal ik doen, maar die kant moeten wij wat betreft echt niet uit.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Wij hebben natuurlijk wel de Wp2000, dus daarin zouden wij het een en ander kunnen vastleggen. Dat is niets nieuws. Ik ben het met u eens dat wij niet alles vanuit Den Haag moeten willen regelen, maar volgens mij hebben wij hier nu wel een mogelijkheid. Staat u daar dan zo negatief tegenover?

De heer **De Krom** (VVD): In principe wel, omdat ik vind dat wij niet weer alles hier in Den Haag met regels moeten gaan dichtkitten. Elke keer hebben wij als Kamer die neiging en scheppen wij weer verwachtingen, die wij vervolgens weer niet kunnen waarmaken.

De heer **Roemer** (SP): Mevrouw Roefs heeft hier natuurlijk hartstikke gelijk. Wij hebben nu al basisafspraken staan, die wat mij betreft gewoon niet ruim genoeg zijn. Zij moeten beter afgestemd worden. Als wij uw kant op gaan, zijn die zwartboeken volgend jaar twee keer zo dik. Het is bewezen dat de weg waarvoor wij gekozen hebben vanaf 2000 een foute weg is. In het eerste deel van het debat zei u ook al dat de liberalisering totaal is mislukt bij de straattaxi. Hoeveel zwartboeken denkt de VVD nodig te hebben om te concluderen dat het hier ook is mislukt?

De heer **De Krom** (VVD): Niet veel. Als de SP-vertegenwoordigers op lokaal en decentraal niveau nu precies zouden gaan doen wat wij ook van onze volksvertegenwoordigers op dat niveau verwachten, komen wij een stuk verder. Dus als u dat uw vertegenwoordigers binnen uw partij nu ook eens een keer meedeelt, heb ik de stellige verwachting dat die mensen hun verantwoordelijkheid prima aankunnen. Die moeten zij wel waarmaken trouwens, want het gaat op een aantal plekken inderdaad niet goed.

De principiële kwestie hier is elke keer weer: deugt het hele systeem niet, moeten wij dat inwisselen voor een ander systeem? Volgens mij niet. Wat wij wel moeten doen, is de fouten die nu in het huidige systeem zitten proberen eruit te halen. De primaire verantwoordelijkheid ligt bij de decentrale overheden. Ik mag verwachten van de vertegenwoordigers van SP en GroenLinks, net als van de VVD, dat zij dit op decentraal niveau ook oppakken. De geluiden die ons bereiken, bereiken hen natuurlijk ook. Ik heb er vertrouwen in dat het ook gebeurt.

Kennelijk zijn er contracten die niet goed in elkaar zitten en lopen aanbestedingsprocedures niet goed. Ik kan mij dus voorstellen dat het Rijk de rol van centre of expertise oppakt en een faciliteit levert om te zorgen dat dat inderdaad heel snel beter gaat.

Wij hebben de aanbesteding van het gewone openbaar vervoer gelegd bij stadsregio's en provincies. Hier ligt dat anders, namelijk bij gemeenten.

Als ik zo het speelveld overzie, zijn er dus een heleboel partijen met wellicht ook versnipperde kennis op dit terrein, waardoor zaken fout lopen. Een van de collega's zei terecht dat dit maatwerk is. Dan zou je er vanuit dat oogpunt voor moeten kiezen om het zo lokaal mogelijk in te vullen. Aan de andere kant zie je dat als gevolg hiervan heel veel partijen zich hiermee bezighouden. Dat leidt tot versnippering van kennis. Hoe staat het kabinet in die discussie?

Ik zei al, de theorie is vrij eenvoudig. Als een partij een wanprestatie levert, donder je hem eruit en kies je voor een ander. Maar dan moet er wel voldoende te kiezen zijn, ik meen dat collega Roemer daar terecht op wees. Als ik naar de markt kijk, heb ik het gevoel dat die nogal oligopolistisch van aard is. Ik zou het interessant vinden om een beschouwing van het kabinet te krijgen over de werking van die markt. Als, zoals bij mij, het gevoel bestaat dat er sprake is van onevenredige marktmacht betekent dit dat de NMa naar die markten moet kijken. Ik krijg hierop graag een reactie van het kabinet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Wij spreken hier over het contractvervoer, een onderwerp dat de gemoederen behoorlijk kan bezighouden. Ik lees mooie voornemens over meer afstemming door handreikingen en een landelijk klachtenloket. De ChristenUnie-fractie vindt dat prima. In de media zou vooral aandacht bestaan voor incidenten en daarom zou het goed zijn om te werken op basis van objectieve indicatoren, zodat daarlangs kan worden gemeten. Het is dan ook goed dat er gewerkt zal worden met openbare prestatie-indicatoren, maar ik mis specifieke afspraken wanneer concrete problemen zijn opgelost en wanneer die indicatoren komen.

Ik sluit mij aan bij de heer De Krom over de verantwoordelijkheid van de decentrale overheden. Als dat niet goed gaat, denk ik dat wij hen op hun verantwoordelijkheid moeten wijzen. Wij hebben er als Kamer voor gekozen -men hoeft het er niet mee eens te zijn, daar heb ik volstrekt vrede mee -maar het ligt zoals het ligt. De decentrale overheden zijn primair verantwoordelijk. Hoe wil het kabinet die verstevigde rol van de decentrale overheden stimuleren zonder dat het zelf in die verantwoordelijkheid treedt? Ik zie daar wel een mogelijkheid liggen, maar ik wil er op dit moment voor waken dat wij vanwege tegenvallende resultaten het hele systeem weer op zijn kop zetten. Dan zijn wij in dit land nog wel even bezig.

Er zijn wat kleinere voorbeelden die ik toch wil voorleggen omdat zij naar onze overtuiging symptomatisch zijn voor een aantal problemen die in de markt spelen. Als er indicaties zijn voor een bepaalde patiënt, moeten zij worden doorgegeven aan de ondernemers en de chauffeurs. Ik ken mensen die expliciet de indicatie «taxi met voorin zitten» hebben, bijvoorbeeld in verband met rugklachten, maar dat weten chauffeurs vaak niet. Dit lijkt een klein probleem, maar het is buitengewoon lastig voor degene die aanspraak moet maken op dit vervoer. Ik denk dat het goed is als hiervoor in de op te stellen indicatoren aandacht gevraagd wordt vanuit het Rijk richting de dco's.

Een probleem dat heel veel frustratie oplevert – ik kijk nu met name naar de staatssecretaris van VWS – is dat artsen gevraagd wordt een briefje te geven. Zoals wij vroeger aan onze ouders een briefje vroegen voor ongeoorloofd verzuim, moet nu een arts een briefje geven. Mijn vrouw zit in de gezondheidszorg en beklagt zich er bijna iedere week wel een keer over dat er weer een aanvraag komt om ergens voor te tekenen door een arts die werkelijk niet weet binnen welk kader hij moet tekenen en op basis waarvan. De arts moet dus een briefje geven, waarvan het ook nog de vraag is of hij daarvoor een vergoeding krijgt, en is er uiteindelijk wel verantwoordelijk voor. Hoe zit dit nu? Ik denk dat wij dit systeem echt moeten vereenvoudigen of veranderen. Wij zullen toe moeten naar een actieplan om de aanvraag voor de indicatie te vereenvoudigen en dit niet

bij de eerstelijns gezondheidszorg neer te leggen. Ik vind het volstrekt onjuist om het op die manier aan te pakken.

Als ik via internet geboekt heb en als ik een opmerking heb, bijvoorbeeld dat ik een hond en een koffer wil meenemen, heb ik slechts 30 karakters de ruimte om dat aan te geven. Met 30 karakters ben je met een hond en een koffer niet klaar. Dit lijkt een heel simplistisch voorbeeld. Ik vraag de staatssecretaris om toch nog eens te kijken naar deze grote ergernis die een kleine moeite moet zijn.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): De heer Cramer zegt heel gemakkelijk dat het de taak is van decentrale overheden, die het vervolgens allemaal goed moeten regelen. Wij hebben natuurlijk ook nog zorgverzekeraars, die ook zorgen voor een groot gedeelte van het vervoer. Zij besteden dit soms landelijk aan of in noord en zuid. Dan zijn wij er niet door te zeggen dat het bij de decentrale overheden ligt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik wil graag weten of de ChristenUnie voor kwaliteitseisen is en voor het instellen van een bodemprijs. Ik zie hiervoor toch een virtuele meerderheid ontstaan. Het lijkt mij interessant om te weten wat de ChristenUnie hiermee wil. Wij kunnen natuurlijk niet alleen onze handjes ervan aftrekken en roepen: laat de gemeente het maar regelen. Wij zullen zelf ook iets moeten doen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als de verantwoordelijkheid niet bij de rijksoverheid ligt, ben ik er niet zo voor om dan allerlei aanvullende eisen te stellen, bijvoorbeeld op het gebied van de prijsvorming. Daar gaan wij niet over. Wij kunnen daarmee alleen maar andere partijen – decentrale overheden en zorgverzekeraars – in problemen brengen. Ik denk dus niet dat dat verstandig is. Als het gaat om kwaliteitseisen denk ik wel dat wij een bepaalde vorm van garanties voor mensen moeten hebben op welke kwaliteit zij kunnen rekenen. Als wij accepteren dat het decentraal wordt aanbesteed, zullen wij ook moeten accepteren dat er decentraal kleine verschillen kunnen zijn in het product dat wordt aangeboden. Dat lijkt mij inherent aan die keuzes. Dat kunnen wij vervelend vinden. Bij het ene verhuisbedrijf krijg ik ook net iets andere service dan bij het andere, maar daarmee is het nog niet minderwaardig. Producten hoeven dus niet altijd gelijk te zijn, terwijl de kwaliteit wel voldoende is.

Mevrouw Roefs heeft gelijk over de zorgverzekeraars. Dan ligt de verantwoordelijkheid wel primair bij hen. Ik zie wel dat de rijksoverheid nadrukkelijk haar verantwoordelijkheid neemt om te zorgen dat er voldoende kader is en dat andere partijen hun rol kunnen vervullen, maar zij moet niet in de plaats van die anderen treden, want die keus hebben wij nu eenmaal gemaakt.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): De ChristenUnie zegt dat producten niet gelijk hoeven te zijn, terwijl de kwaliteit wel voldoende kan zijn. Dat kwalificeer ik als praten met meel in de mond, want het gaat er nu om dat er grove klachten zijn over de kwaliteit en het gaat hier om kwetsbare groepen. Dat is hier bijna Kamerbreed gezegd. Ik wil van de heer Cramer weten wat hij nu gaat doen, op rijksniveau, om dit grote probleem voor die kwetsbare groepen op te lossen. De heer Cramer laat hen letterlijk en figuurlijk in de kou staan.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nu weet ik niet wie er met meel in de mond praat. Wij nemen gewoon op een volwaardige manier deel aan dit debat, waarin de Kamer de taak heeft de regering te controleren, om op die manier te zorgen dat er uiteindelijk betere vervoerscondities ontstaan. Daaraan draagt de ChristenUnie ten volle bij en daarvoor wil zij ook verantwoordelijkheid nemen. Dat lijkt mij een ruimhartig antwoord.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U geeft een kort antwoord, maar u zegt niets.

Antwoord van de bewindslieden

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Zoals anderhalf uur hiervoor de teneur, ook in de reacties van de Kamer, positief was, zo is die over het contractvervoer niet positief. Dat heeft ook een reden, want wij allen weten dat daar nog wel de nodige klachten zijn en dat de situatie niet goed is. Een aantal van u heeft dat ook aan den lijve ondervonden. Mevrouw Van Gent haalde een zin aan uit het rapport van het rondetafeloverleg over het contractvervoer, waaruit zij ten onrechte de conclusie trok alsof het kabinet het probleem niet serieus zouden nemen. Juist het feit dat erover gesproken wordt en dat dit rapport hier op tafel ligt, laat zien dat wij het serieus nemen. In het rapport staat dat de klachten in het contractvervoer percentueel niet hoog zijn, maar de ernst van die klachten is zodanig dat wij de zaak wel serieus moeten nemen en moeten kijken wat wij eraan kunnen doen. Dus wees ervan overtuigd dat er ook vanuit het kabinet echt de overtuiging is dat wij moeten kijken hoe de situatie in het contractvervoer kan worden verbeterd. Daartoe geeft het rapport van de rondetafelconferentie goede aanzetten. Mijn gedeelte van het contractvervoer ligt bij de regiotaxi. Dat hoort ook onder de Wp2000. Voor de andere delen van het contractvervoer zijn de collega's van VWS, OCW en SZW verantwoordelijk. Het contractvervoer doet zich in vele soorten en maten voor. Een belangrijk deel is bedoeld om het vervoer van ouderen, mensen met een beperking en leerlingen mogelijk te maken. Hoewel de toegankelijkheid van het openbaar vervoer verder zal worden vergroot, zal een deel van deze groep altijd aangewezen blijven op specifiek vervoer. Vandaar ook dat het van belang is dat het goed geregeld wordt. Uit de rapportage komt duidelijk naar voren dat met name bij het contracteren zaken verkeerd gaan. De opdrachtgevers en de vervoerders zullen daarnaar moeten kijken en betere concessies moeten afspreken. Daarom zijn OCW, VWS en V en W bezig om voor die verantwoordelijke gemeenten een handboek te maken, dat voor de zomer klaar zal zijn. Het bevat de volgende elementen, die allemaal zijn genoemd door uw commissie. Er komen modelcontracten voor opdrachtgevers. Er komt een modelklachtenregeling voor al die verschillende vormen van contractvervoer. Er komt een model hoe je kunt vastleggen dat de uitvoering van de contracten zal worden gemonitord. Er komt ook de sterke aanbeveling in om bij het maken van contracten ook de klanten te betrekken. Eigenlijk is het handboek met al die aanbevelingen en modellen iets wat ook de heer De Krom noemde toen hij sprak van een centre of expertise. De expertise die op rijksniveau aanwezig is, willen wij ter beschikking stellen aan diegenen die aan zet zijn om de contracten te sluiten, om hen te helpen hoe zij dat op een goede manier kunnen doen, zonder in hun verantwoordelijkheden te treden. Daarnaast wil ik met de betrokken partijen spreken over de vakbekwaamheidseisen van chauffeurs, die ik beter wil afstemmen op de aard van het vervoer. Het is voor werkgevers in het contractvervoer soms moeilijk om chauffeurs te vinden, omdat er vanuit de chauffeurspas te veel eisen worden gesteld, bijvoorbeeld stratenkennis. Dat is iets wat voor iemand die met leerlingen steeds dezelfde route rijdt niet nodig is. Daarom wil ik kijken naar meer chauffeurs in het contractvervoer en naar aangepaste vakbekwaamheidseisen, maar dan alleen op het terrein van verkeer en vervoer, het terrein waar mijn verantwoordelijkheid ligt. Dan kom ik op de specifieke vragen. Mevrouw Roefs heeft gevraagd waarom wij in de Wp2000 niet opnemen dat bij contracten en concessies de klanten ook moeten meespreken. Dat is opgenomen in de Wp2000 en daarom geldt dat ook voor het openbaar vervoer en voor de regiotaxi. De andere vormen van contractvervoer vloeien voort uit andere wettelijke

regelingen, zoals de AWBZ. Wil je dus een verplichting opnemen om ook bij die vormen van contractvervoer de klant te laten meespreken, dan zal dat ook in al die wettelijke regelingen moeten worden opgenomen. In het handboek is er natuurlijk wel de sterke aanbeveling, wettelijk geregeld of niet, aan verantwoordelijke opdrachtgevers om op te nemen in de contracten dat klanten meespreken.

Mevrouw Van Gent en mevrouw Roefs hebben gesproken over de modelcontracten. Ik heb daarvan net gezegd dat de expertise die op rijksniveau bestaat, wordt ingezet om de verantwoordelijke overheden modelcontracten te geven en handreikingen te doen hoe zij dit zo goed mogelijk kunnen vormgeven. De heer De Krom heeft opgeroepen dat daar waar decentrale overheden democratisch gecontroleerd worden ook daar die controle plaatsvindt. Vanuit het kabinet bezien is dat ook heel belangrijk. Daar waar verantwoordelijkheden liggen, worden zij ook democratisch gecontroleerd, maar dat ontslaat ons niet van de plicht om alles te doen wat wij kunnen om daar waar kennis is te helpen, die tot voorbeeld te stellen en aan te dringen op zaken die van belang zijn.

Mevrouw Roefs heeft gezegd dat het CNV de concessiegebieden wil verkleinen, zodat ook kleinere ondernemers kunnen meedingen. Op zichzelf is dit misschien best een goed idee, maar dit is iets wat wij ook weer via het kenniscentrum, het KPVV, kunnen aangeven als mogelijkheid om zaken behapbaarder te maken. Dit is niet iets wat wij kunnen voor- schrijven.

Wanneer is de implementatieagenda klaar, vroeg de heer Mastwijk, en wat komt daar precies in te staan? Voor het eind van het jaar komt er een gezamenlijke implementatieagenda. Hierin worden de maatregelen opgenomen die wij voor het contractvervoer willen gaan inzetten. Daarin staat ook wie daarvoor verantwoordelijk is en op welke termijn de uitvoering zal plaatsvinden.

Mevrouw Roefs heeft gepleit voor gebruik van de busbaan en de vluchtstrook voor het leerlingenvervoer. Vorig jaar is er vanuit KNV actie ondernomen naar alle gemeenten toe om het leerlingenvervoer de mogelijkheid te geven om over de busbaan te rijden. Dat heeft nog niet tot voldoende resultaat geleid. Ik ben het erme eens dat dit belangrijk is. Waar het gaat om rijkswegen kijkt Rijkswaterstaat hiernaar en is het ook al toegestaan waar de verkeersveiligheid niet in gevaar komt. Ik zeg toe dat ik bereid ben om nogmaals via een brief de gemeenten erop aan te spreken dat zij bekijken om waar het kan de busbanen ook open te stellen voor het leerlingenvervoer. Het zijn lokale wegen, waarover ook de gemeenten gaan. Dit belet mij natuurlijk niet om hen erop aan te spreken daarnaar te kijken en daar waar dat mogelijk is het voorbeeld van Rijkswaterstaat te volgen en de busbanen open te stellen.

De heer Mastwijk sprak over de light pass. Ik kijk ernaar om het voor werkgevers gemakkelijker te maken goed personeel aan te trekken en om geen onnodige eisen te stellen. Dus geen stratenkennis en al die zaken die iemand niet nodig heeft die steeds dezelfde route rijdt.

De heer De Krom vroeg hoe ik het ontstaan van scheve marktmacht voorkom. De NMa heeft hierin een eigen rol. Daar waar de NMa denkt of constateert dat er marktmacht ontstaat, onderzoekt zij dat. Dat lijkt mij een uitstekende zaak. De NMa is een onafhankelijke instantie die zelf bekijkt wanneer zij onderzoek instelt. Op het moment dat de NMa de gedachte heeft dat er marktmacht gaat ontstaan, zal zij als onafhankelijke instantie ook zelf de beslissing nemen om daar onderzoek naar te doen en mogelijk ook maatregelen te nemen.

Mevrouw Roefs vraagt of het klopt dat er minder Europees wordt aanbesteed. Waar het gaat om de regiotaxi, het terrein waarvoor ik in eerste instantie verantwoordelijk ben, weet ik dat niet. Ik kan dat laten uitzoeken als de Kamer daar prijs op stelt, maar dat kost enige tijd. Het antwoord heb ik niet direct paraat.

De heer **Mastwijk** (CDA): De marktmacht is genoemd in relatie tot onderzoek door de NMa.

Over de verhouding tussen wat de heer Roemer vervoermakelaars noemt en kleinere bedrijven stelen wij vast dat het vaak mis gaat omdat er een gunning wordt gedaan aan een groot bedrijf, dat andere bedrijven gaat inhuren, met allemaal smalle marges waar niemand beter van wordt, zeker de passagier niet. Daarop moeten wij goed letten.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ben dat met de heer Mastwijk eens. Vandaar ook dat wij met het handboek komen, waarin wij voor dit soort zaken zullen waarschuwen. De opdrachtgevers zullen wij meegeven om hiernaar te kijken. Er is hier van verschillende kanten gesproken over voor een dubbeltje op de eerste rang zitten, waar degene die van contractvervoer gebruik maakt de dupe van is. Wij zullen er dus alles aan doen om te waarschuwen dat je het zo niet moet doen en dat je erop moet letten dat je goede contracten afsluit. Alle kennis die beschikbaar is, stellen wij ter beschikking aan de opdrachtgevers in het contractvervoer om goede contracten af te sluiten.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben blij met de toezegging over de brief die naar de gemeenten zal gaan over het gebruik van busbanen. Iedere taxi-chauffeur moet daarvoor ieder jaar weer een vergunning aanvragen. Wij hebben daar een hele administratieve rompslomp van gemaakt waarbij nog wel een wereld te winnen is. Als je voor een bepaalde gemeente iets hebt aangevraagd en als er een omleiding is, krijg je een boete omdat je voor dat stukje weer geen vergunning had. Ik meen het serieus. Voor iets heel simpels hebben wij heel veel opgetuigd. Het lijkt mij dat daar toch nog eens naar gekeken zou kunnen worden. Belangrijker is toch het rijtje van klachten. Hoe kun je vastleggen dat je moet monitoren? Betrek de klanten bij het maken van het pakket van eisen. De staatssecretaris zegt dat wij dit allemaal doen via het kenniscentrum en dat iedereen uit die kennis kan putten. Dat heeft bij de aanbesteding in het openbaar vervoer ook niet tot heel veel verbeteringen geleid. Zij zegt verder dat dit in allerlei wetten moet worden opgenomen. In de Wp2000 staan al wel enkele elementen. Ik vraag haar of zij bereid is om duidelijkheid te geven over de klachten, het monitoren en een positie geven aan de klanten. Hoe staat dit nu in de Wp2000 en wat zou er in alle andere wetten moeten worden veranderd om dit ook echt een wettelijke basis te geven? Daar hecht ik heel sterk aan.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik denk dat ik daar schriftelijk op in kan gaan. In de Wp2000 staat het betrekken van de klanten. Dat betekent dat dit geregeld is voor de concessies die onder de Wp2000 vallen. Het monitoren staat daar niet in. Wat het contractvervoer in de andere wetten betreft, zal ik de verschillende departementen vragen om hierover helderheid te geven. U zult begrijpen dat ik hun wetten, waaruit het contractvervoer voortkomt, niet helder heb. Het zal een gezamenlijke brief van ons worden om aan te geven wat in welke wet zou moeten worden aangepast.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb nog een vraag over het voor een dubbeltje op de eerste rang zitten. Mij gaat het erom dat het vervoer kwalitatief goed is en hoe dat dubbeltje bij een aantal gemeenten een kwartje wordt. Er wordt nu vaak te weinig geïnvesteerd om dat optimale vervoer te kunnen garanderen. Dat zie ik als een groot probleem. Ik wil niet wethouder van Nederland spelen, maar het is wel interessant of in de modelcontracten waar de staatssecretaris mee komt ook minimumeisen staan waaraan dat vervoer en die zorg moeten voldoen en welke prijs je daarvoor gemiddeld kwijt bent. Dat gebeurt in mijn ogen nu echt onvoldoende. Wij moeten er wel op gaan toezien dat het geld niet aan de strijdstok blijft hangen of aan stoeptegels – ook belangrijk – wordt uitgegeven,

maar dat het wordt uitgegeven voor de mensen die dit vervoer nodig hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Over die modelcontracten spreken de andere ministeries ook mee, juist ook omdat er kwaliteitseisen in worden opgenomen, die breder zijn dan alleen het vervoer. Het gaat dan ook om zorg en al die andere zaken. In het handboek wordt hieraan aandacht besteed en worden voorbeelden genoemd hoe je dit goed zou kunnen doen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Een handboek is snel gemaakt, maar vervolgens is het de vraag of het terechtkomt in het ronde archief. Of gaat men er ook actief mee aan het werk? Ik wil gewoon dat dit gecheckt wordt en dat de Kamer weet in hoeverre er ook mee zal worden gewerkt. Anders blijven wij hier een beetje wanhopig achter. Dat wil ik echt niet.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Van het Rijk uit willen wij alle kennis en alle hulp die er is om tot goede aanbestedingen en goed contractvervoer te komen geven, maar wij kunnen dat niet opleggen. Vandaar ook dat ik nogmaals de woorden van de heer De Krom aanhaal. Ik denk dat het ook van groot belang is dat diegenen die de decentrale overheden democratisch controleren erop aandringen dat bij concessies en contracten van dat handboek gebruik wordt gemaakt, zodat die kennis ook inderdaad wordt gebruikt. Dat kunnen wij hier niet regelen. Op decentraal niveau zal er ook de wil moeten zijn om die goede contracten af te sluiten en om dat handboek te gebruiken.

De heer **Roemer** (SP): De kwaliteitseisen hebben wij al gesteld. Ik heb een pleidooi gehouden om ze aan te scherpen. Daarover heeft de staatssecretaris nog niet gesproken. Ik neem aan dat de staatssecretaris van VWS daarop ingaat. Ik wil ten principale van de staatssecretaris horen of zij bereid is, zich er hard voor te maken dat wij dit een wettelijke basis geven. Dan kunnen wij er daarna nog wel over stoeien welke kwaliteitseisen er moeten worden opgeschroefd. De staatssecretaris zegt dat in het handboek aanbevelingen zullen staan. Ik wil die een wettelijke basis geven. Is zij bereid om verder te gaan dan alleen maar aanbevelingen in een boekje te zetten?

De staatssecretaris gooit heel gemakkelijk de controlefunctie terug naar de gemeente. Nu ben ik zelf wethouder geweest. Je moet eens proberen om een handhaver te krijgen die dat gaat controleren. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft het personeel niet, van de politie hebben wij net een brandbrief gekregen: die was laatst niet eens bij een inbraak omdat er een ongeluk op de snelweg was. Wie moet dit gaan controleren? Ik wil daar een helder antwoord op. Wie is er beschikbaar om te gaan controleren? «De gemeente» is niets. Men moet ook middelen hebben om dit te gaan controleren, want dit is een forse taak.

De staatssecretaris stapt er wel heel gemakkelijk overheen dat de taxi-chauffeur een vakman is met een kwaliteitsberoep, zoals ik een timmerman ook een vakman vind. Daarvoor heb je kwaliteitseisen en een diploma, niet een leuk certificaatje dat iemand de deur op en dicht kan gooien. Wij gaan hier de taxichauffeur toch niet vermaken tot iemand die even alleen maar een rondje rijdt? Mensen die alleen leerlingenvervoer doen, zijn er bijna niet, want leerlingenvervoer is tussen 7.00 en 8.30 uur en op het eind van de middag nog een keer. Er tussenin rijdt zo'n chauffeur misschien ook als straattaxi. Wij hebben het hier over kwalitatief vakmanschap. Ik hoop dat de staatssecretaris met de certificering gaat kijken wat er allemaal nodig is en dat zij niet de kwaliteit van de chauffeur ondermijnt.

De **voorzitter**: Terzijde merk ik op dat er voor zover mijn informatie strekt ook gemeenten zijn met een verordening leerlingenvervoer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De vraag van de heer Roemer over de kwaliteitseisen heb ik eigenlijk al beantwoord in reactie op de vraag van mevrouw Roefs om een overzicht te sturen van welke wetten aangepast zouden moeten worden als je die kwaliteitseisen een wettelijke verankering wilt geven. Ik heb haar net toegezegd dat er namens de verschillende departementen een brief zal komen met dat overzicht. De heer Roemer zegt dat ik heel gemakkelijk aanbevelingen in een boek zet. Ik heb moeite met die uitspraak. Wij hebben kennis opgedaan, wij bundelen die kennis en voor degenen die ook de verantwoordelijkheid hebben om die contracten af te sluiten, komen wij met modelcontracten, met aanbevelingen hoe je de klanten erbij kunt betrekken, laten wij zien hoe je de klachtenregeling goed kunt regelen. Wij laten zien hoe je kwaliteitseisen voor elkaar kunt krijgen. Het probleem van de heer Roemer zit erin of degenen die wij de verantwoordelijkheid hebben gegeven om die contracten af te sluiten wel gebruik maken van die aanbevelingen. Waar wij de verantwoordelijkheid hebben gelegd, kan ik die niet terugnemen door te zeggen dat het handboek verplichtend is. Vanuit het Rijk wordt er ongelofelijk hard gewerkt om alle mogelijke hulp te geven, met voorbeelden hoe je die contracten zo kunt maken dat de klant kan rekenen op goed contractvervoer. Daarvoor moeten de decentrale overheden wel gebruik maken van die aanbevelingen. Daarom heb ik gezegd dat decentrale overheden ook democratisch worden gecontroleerd. Laten wij met elkaar, Rijk en decentrale overheden, de schouders eronder zetten om te komen tot goede contracten.

De heer **Roemer** (SP): Dat was mijn vraag niet. Dat u die aanbevelingen aan de gemeenten stuurt zodat zij hun werk beter kunnen doen, prima, hoe meer, hoe liever. In eerste instantie bent u ingegaan op mijn vraag of wij hier een landelijke kwaliteitsgarantie willen vastleggen. Ik heb gezegd dat u de controle heel gemakkelijk over de schutting gooit. U kunt wel zeggen: gemeente, u moet gaan controleren, maar dat hebben wij de afgelopen jaren gemerkt. Die controle is er niet. Dan kunt u wel zeggen dat je daarvoor bij IVW of bij de politie moet zijn, maar die hebben de mankracht niet. Het is dus wel heel makkelijk om te zeggen dat dit bij de gemeente ligt en dat die moet controleren. Daar valt niet te controleren. Ik spreek uit eigen ervaring. Dan wil ik dit via de burgemeester hoog op de agenda zetten bij het politiekorps, maar die zal dan zeggen: ja sorry, maar daar hebben wij het personeel niet voor.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voor monitoren of contracten worden nageleefd kun je heel veel verschillende dingen gebruiken. Het handboek wordt er ook voor gebruikt op welke manier je kunt monitoren of de afspraken die in het contract staan inderdaad worden nagekomen. Je kunt daar cijfers of indexen voor afspreken; je kunt bepaalde gegevens aangeleverd willen hebben. Dat is echt niet alleen maar afhankelijk van de beschikbaarheid van de inspectie. Juist daarvoor geeft het handboek goede handreikingen om te monitoren of de vervoerders inderdaad doen wat zij in contracten hebben afgesproken. De heer Roemer heeft verder gevraagd of het wel een verstandig idee is om de chauffeurspas lichter te maken voor degenen die alleen contractvervoer doen. Dit is een vraag die mij vanuit de werkgevers van verschillende kanten heeft bereikt. Werkgevers hebben moeite om mensen te vinden. Zij zeggen dat zij mensen hebben die alleen maar contractvervoer rijden en die dus niet overdag in de straattaxi rijden. Het zijn vaak mensen die parttime werken en die 's ochtends en 's avonds leerlingen vervoeren. Zij willen dat graag doen. Voor hen is de chauffeurspas met alle eisen een struikelblok. Voor deze groep mensen wil ik bekijken of wij een lichtere

chauffeurspas, toegesneden op dit werk, voor elkaar kunnen krijgen. Het spreekt vanzelf dat je met zo'n chauffeurspas geen ander vervoer kunt doen.

De heer **Roemer** (SP): Dan hoop ik dat u niet alleen met werkgevers maar ook met werknemers gaat spreken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dat doen wij.

De **voorzitter**: De staatssecretaris geeft aan dat dit overleg nog loopt. Laten wij afwachten wat eruit komt.

De heer **De Krom** (VVD): De staatssecretaris heeft natuurlijk gelijk als zij zegt dat de NMa zelfstandig en onafhankelijk is. Ik zou het toch op prijs stellen als het kabinet toelegt dat er een brief van de staatssecretaris van V en W naar de NMa gaat met het verzoek om een onderzoek naar onevenwichtigheden in de markt in te stellen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De NMa is onafhankelijk en zal niet graag willen dat wij die onafhankelijkheid ter discussie stellen of daarop invloed willen uitoefenen. Ik kan u wel toezeggen dat ik het verslag van dit AO aan de NMa zal sturen en aan haar ter beoordeling laat wat zij daarmee doet. Dan kan de NMa vanuit haar onafhankelijke positie bekijken of zij dit aanleiding vindt tot een onderzoek.

De heer **De Krom** (VVD): Het verzoek om zo'n onderzoek doet niets af aan de onafhankelijkheid van de NMa, die altijd kan zeggen er geen reden voor te zien. Ik wil echt dat deze markt in kaart wordt gebracht.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zal bij de NMa dit punt aan de orde stellen.

De **voorzitter**: Het woord is aan de staatssecretaris van VWS.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Voorzitter. Het vervoer voor mensen met beperkingen is voor het kabinet een belangrijke verantwoordelijkheid. Dat geldt voor mijn collega van Verkeer en Waterstaat, maar ook voor mijn collega van OCW. Vanzelfsprekend geldt het ook voor mij. Ik zeg dit in het bijzonder omdat ik ook coördinerend bewindspersoon ben voor ouderenbeleid en voor gehandicaptenbeleid. De verantwoordelijkheid voor specifieke dossiers ligt bij andere bewindspersonen, maar ik zeg altijd dat ik die verantwoordelijkheid niet wil overnemen. Het lijkt mij ook heel slecht om dat te doen, maar waar er problemen zijn, wil ik die wel in een zo vroeg stadium signaleren dat wij er ook iets aan kunnen verbeteren. Staatssecretaris Huizinga heeft al gewezen op de doelstelling om het openbaar vervoer zo volledig mogelijk toegankelijk te maken. Zo lang dat nog niet het geval is, hebben wij specifieke voorzieningen nodig. Er zullen ook groepen zijn waarvoor het openbaar vervoer niet toegankelijk zal worden gemaakt. Er is wel veel meer mogelijk en nodig dan nu het geval is. Belangrijk is de participatie van mensen. Daarvoor is mobiliteit nodig om hen zo veel mogelijk te kunnen laten meedoen. Dat zeg ik vooral vanuit mijn specifieke verantwoordelijkheid. Mobiliteit is daarbij onontbeerlijk. Daarvoor zijn goede vervoersvoorzieningen nodig. Ik ben het eens met mijn collega van Verkeer en Waterstaat dat het aantal problemen gelet op de percentages nog wel lijkt mee te vallen. Ik ken de verhalen, ook uit debatten die ik meer dan eens met de commissie voor VWS over Valys heb gevoerd. Die voorbeelden zijn buitengewoon schrijnend en vragen om commitment om de problemen zo goed mogelijk op te lossen. Dat is ook waaraan ik graag een bijdrage lever.

Ik zeg er wel bij dat wij dit zo veel mogelijk moeten doen op het niveau waar ook de verantwoordelijkheid voor deze regelingen ligt. Als het gaat om de regelingen die hier worden besproken, constateren wij dat veel verantwoordelijkheden gedecentraliseerd zijn. De heer De Krom heeft er terecht op gewezen om daar dan ook in eerste instantie de klachten te bespreken. Maar verantwoordelijkheden liggen ook bij zorgverzekeraars, zorginstellingen, het UWV en de ov-autoriteiten.

Ook het doel van het vervoer kan verschillen. Sommige vervoersvormen zijn voor sociaalrecreatief gebruik, andere voor mensen die een behandeling in het ziekenhuis ondergaan, weer andere voor kinderen voor wie bijvoorbeeld geen school van hun voorkeur binnen redelijke afstand te verkrijgen is. Je zou heel makkelijk kunnen verzuchten dat het ingewikkeld is en of dit allemaal niet veel simpeler kan, maar al die vervoersstromen hebben ook weer hun eigen doelstelling, die ook weer verbonden is met bijvoorbeeld de dagbesteding in een AWBZ-instelling of met de medische trajecten die in een ziekenhuis plaatsvinden. Het is dus gemakkelijker gezegd dan gedaan.

Als het gaat om de verantwoordelijkheid van VWS, ben ik vooral verantwoordelijk voor een aantal vormen van bijzonder vervoer, namelijk Wmo-vervoer, AWBZ-vervoer en Valys. De minister van VWS is verantwoordelijk voor het zittend ziekenvervoer. Wij moeten constateren dat er in de meeste gevallen geen directe verantwoordelijkheid is, want het contractvervoer op het terrein van VWS is grotendeels vastgelegd in zogenaamde materiewetten, zoals de Wmo, de AWBZ en de Zorgverzekeringswet. VWS is hier wel systeemverantwoordelijk, maar de verantwoordelijke opdrachtgevers zijn doorgaans gemeenten, zorginstellingen en zorgverzekeraars. Voor Valys ligt dit anders. Daarvoor ben ik verantwoordelijk.

Mevrouw Van Gent en anderen hebben aan mijn collega gevraagd hoe het zit met marktwerking en aanbesteding. Daarover is al het nodige gezegd. Ik vul aan dat wij samen met de andere betrokken bewindspersonen zullen bekijken hoe wij in het traject van de taxivisie de verantwoordelijke partijen kunnen helpen om goed aan te besteden. Ik zal ook proberen om daarbij de lessen die ik op een ander terrein, bij de aanbesteding van huishoudelijke hulp, heb geleerd te betrekken. Daarover heb ik alle gemeenten een boekje gestuurd hoe zij sociaal verantwoord kunnen aanbesteden, om hen er heel duidelijk op te wijzen dat aanbesteden niet alleen maar betekent het verkrijgen van een zo laag mogelijke prijs, maar dat dit ook de verantwoordelijkheid inhoudt om op een goede manier aan te besteden en daarbij op kwaliteit te letten. Als men dat nodig acht, heeft men ook zeer veel ruimte om aanvullende eisen te hanteren. Bij gemeenten zien wij dat het sociaal verantwoord aanbesteden bij de huishoudelijke hulp goed werkt. Wellicht kan dat ook elders worden gebruikt. Collega Huizinga heeft al uitgebreid gewezen op de aanknopingspunten en handreikingen die wij bieden in het handboek met modelcontracten. Ik benadruk dat dit niet alleen een boek is dat wij maken, maar dat wij ook willen dat er gebruik van wordt gemaakt. Vandaar ook mijn verwijzing naar de lessen op andere terreinen.

De heer Cramer vroeg wanneer de geconstateerde problemen concreet zullen zijn opgelost bij AWBZ, Wmo en zittend ziekenvervoer. Ik heb al gezegd dat de decentrale partijen vooral verantwoordelijk zijn, maar waar zij het niet goed doen, moeten wij hen daarop aanspreken. Het handboek is ervoor bedoeld om daaraan een constructieve bijdrage te leveren. Ik ben ervan overtuigd dat dat een bijdrage zal leveren aan verbetering van de kwaliteit van het contractvervoer. Wij beiden zullen de verbeteringen langs die lijnen verder stimuleren.

Mevrouw Roefs heeft gevraagd hoe wij klachten gaan monitoren en hoe de cliëntenbetrokkenheid is bij de Wp2000 en andere wetten. Vanzelfsprekend werk ik eraan om dit verder te verbeteren. Ik zeg nu al dat wij niet alleen bekijken hoe de wetten zouden moeten worden aangepast, maar

dat wij juist ook kijken naar de sturingsfilosofie en naar de manier waarop een en ander beter kan worden geregeld voor cliënten. Bijvoorbeeld bij de Wmo moet de gemeente op grond van de wet vertegenwoordigers van haar burgers bij haar inkoopbeleid betrekken. De Wmo is een nieuwe wet zoals u weet. Daaraan valt ook nog het een en ander te verbeteren om dit daadwerkelijk te implementeren. Ik denk wel dat wij daarmee op de goede weg zijn.

Als het gaat om de Zorgverzekeringswet, die onder verantwoordelijkheid van de minister valt, zijn zorgverzekeraars eraan gehouden om vertegenwoordigers van hun verzekerden bij het inkoopbeleid te betrekken. Het is dus niet zo dat er niets is geregeld, maar ik ben graag bereid om met mijn collega's na te denken hoe wij niet alleen regelen, maar ook zorgen dat het in de praktijk wordt gebracht en hoe wij het project verder kunnen verbeteren door te implementeren.

Mevrouw Roefs heeft verder gevraagd naar de grote contracten en wilde weten of het niet slim is om naar kleinere contracten te kijken. Voor valysvervoer, waarvoor ik zelf verantwoordelijk ben, heb ik vorige week een debat gevoerd met uw Kamer. Daar is ook de vraag gesteld of er niet in kleine regionale contracten kan worden aanbesteed. Ik heb daarop gezegd dat dit een mogelijkheid kan zijn, die wij moeten overwegen. Ik zeg wel met een aantal leden dat als wij de verantwoordelijkheid elders neerleggen, dat dan ook de volle verantwoordelijkheid is en dat daar dan ook de controle moet plaatsvinden. Wij kunnen niet de verantwoordelijkheid elders neerleggen en vervolgens dan toch steeds hier, vaak aan de hand van incidenten, het debat voeren.

De heer De Krom vroeg nog naar het onderscheid tussen openbaar vervoer en stads- en streekvervoer, dat bij de ov-autoriteiten ligt, en het contractvervoer, dat bij de gemeenten ligt. Hij wilde weten of er geen versnippering plaatsvindt. Ik ben het met hem eens dat versnippering onwenselijk is, maar de vraag is wat nu de beste oplossing is om die versnippering tegen te gaan. Ik denk niet aan een grote moloch waarin wij alles op landelijk niveau samenvoegen. Ik denk dat er ook altijd sprake zal moeten zijn van afstemming. Mijn insteek is dan ook vooral om de samenwerking te bevorderen, zo veel mogelijk dicht bij de burger. Ik constateer overigens dat er ook gemeenten zijn die heel goed samenwerken, bijvoorbeeld bij het inkopen van Wmo-vervoer bij de regiotaxi. Wij gaan dit bovendien nog intensief faciliteren, samen met de VNG en andere partijen, om die versnippering tegen te gaan.

Mevrouw Roefs vroeg naar de relatie tussen zittend en liggend ziekenvervoer en ambulancevervoer. De Wet ambulancezorg ligt bij de Eerste Kamer. Het ingewikkelde is dat daar wel een grote spanning bestaat tussen enerzijds de wensen van de taxiwereld en anderzijds het belang waarvoor collega Klink en ik vooral staan, namelijk het garanderen van de patiëntveiligheid. Het is dan dus niet zo makkelijk om hierin een verdere verruiming toe te staan, omdat je wel rekening te houden hebt met vaak zeer kwetsbare patiënten die moeten worden vervoerd. Er zijn nu 25 vergunninghouders voor ambulancezorg die verantwoordelijk zijn voor het kwalitatief goede ambulancevervoer. Die vergunninghouders mogen variëren in levels, dat is wel iets nieuws. Bijvoorbeeld voor B-ritten mogen zij minder hoog gekwalificeerd personeel inzetten of minder uitgebreide ambulances. Van groot belang is dat het daarbij om medische indicaties moet gaan en dat het dus wel altijd vanuit de meldkamer moet lopen, omdat ook daar de patiëntveiligheid en de borging van goed vervoer gegarandeerd moet zijn. Er zit een zekere spanning tussen de wensen van de taxiwereld en de verantwoordelijkheid van medisch vervoer. Ik ben het met mevrouw Roefs eens dat het ambulancevervoer wel efficiënter kan worden georganiseerd. Het wetsvoorstel ligt zoals gezegd bij de Eerste Kamer. Ik zal de zorgen van mevrouw Roefs dan ook daar overbrengen. Er zijn specifieke vragen gesteld over Valys, waarvoor ik verantwoordelijk ben en waarover ik ook al zeer regelmatig debatten met uw Kamer heb

gevoerd. Ik ben blij dat ik in mijn brief van 16 oktober jl. aan de Kamer heb kunnen melden dat er sprake is van een positieve ontwikkeling en dat de grootste problemen met het valysvervoer als gevolg van de overgang naar een nieuwe vervoerder achter ons lijken te liggen. Het aantal klachten is afgenomen tot onder het door mij nagestreefde percentage van 0,5. Daarnaast zijn de punctualiteitscijfers, vooral voor prioritaire ritten, sinds vorig jaar fors verbeterd. De stiptheid van reguliere ritten is met enkele procentpunten toegenomen tot circa 95%, terwijl de stiptheid van prioritaire ritten met circa 15% is gestegen tot ongeveer 87%. Dat is dus een verbetering, maar ook hier geldt dat het als het mis gaat vaak ernstig mis gaat, want prioritaire ritten zijn onder andere ritten naar begrafenissen. Als mensen daar te laat komen, is het wel heel moeilijk om daarvoor een excuus te bedenken. Wij blijven dus streven naar verdere verbetering, maar ik ben wel blij dat het de goede kant op gaat en dat wij hieraan ook de nodige aandacht blijven besteden.

De heer Cramer heeft gevraagd naar de communicatie over onderaannemers en naar foutieve informatie over indicaties. In het persoonlijk profiel van elke valyspashouder is relevante informatie over de pashouder opgenomen, bijvoorbeeld of deze gebruik maakt van een blindengeleidehond of een scootmobiel. Die informatie is volledig elektronisch beschikbaar. Bij telefonisch boeken van een valysrit wordt de juistheid van de informatie door de desbetreffende valysmedewerker gecontroleerd en zo nodig ook geactualiseerd. Na controle wordt de informatie elektronisch doorgegeven aan de uitvoerder van de rit, die ervoor zorgt dat ook de chauffeur over de juiste informatie beschikt. Het proces is dus geautomatiseerd en de juistheid van informatie wordt ook echt goed gecontroleerd. Ook hiervoor geldt dat er toch nog zaken mis kunnen gaan, dat informatie niet goed is ingevoerd of wel goed doorgegeven maar niet goed verwerkt door de uitvoerder van de rit. Of een klant heeft intussen zijn wensen aangepast, dat kan ook nog. Ik zal met Connexxion nagaan of dergelijke miscommunicatie voorkomt en zo ja, hoe wij dit kunnen oplossen. Ik weet dat vorig jaar in de beginperiode heeft gespeeld dat met de overgang naar de nieuwe vervoerder het persoonlijk profiel nog niet altijd gevuld was met de juiste informatie, maar dat probleem is inmiddels opgelost. De heer Cramer vroeg verder of er niet te weinig tekens in het opmerkingenveld kunnen worden aangevuld. Dat opmerkingenveld is echt alleen bedoeld voor bijzonderheden. Volgens mij volstaan daarmee de genoemde 30 tekens. Overigens heb ik het voorbeeld dat de heer Cramer noemde snel bijgehouden; dat zat onder de 20 tekens, dus er kan toch nog wel wat op.

De heer Cramer vroeg voorts naar de huisarts. Sinds de start van Valys in 2004 is de praktijk zo geweest dat huisartsen of medisch specialisten gewoon het gratis valysnummer kunnen bellen voor vragen. Dat heeft altijd goed gewerkt, maar als een aanvrager speciale vervoerwensen heeft die om medische redenen noodzakelijk zijn, is het voldoende dat de behandelend medisch specialist of de huisarts, anders dan de eigen huisarts, een fax naar Valys stuurt waarin wordt aangegeven wat de specifieke noodzakelijke bijzonderheden van de pashouder zijn. Dit is met opzet niet gestandaardiseerd. Ik zou eerlijk gezegd ook niet weten waar wij de informatie elders moeten halen, want in de VWS-visie is juist in de eerste lijn de huisarts degene die het dichtst bij de burger staat. Wij willen die korte lijnen ook zo houden.

De heer Roemer vroeg naar de compensatieregeling geld terug. Daarover heb ik al uitgebreid met de Kamer gedebatteerd in het kader van Valys. Mevrouw Van Dijken van de PvdA heeft daarvoor herhaaldelijk aandacht gevraagd. Ik heb gezegd dat ik het een sympathieke gedachte vind en dat ik dit niet in het huidige contract kan veranderen, maar dat ik dit wel meeneem bij een volgende aanbesteding en dus bij een nieuw contract.

De heer **Roemer** vroeg ook naar de echte diploma's en de taxikeurmerken. Daarover heb ik de Kamercommissie vorige week al gemeld dat dit onderzoek loopt en dat de kwaliteit ook voor mij een belangrijk punt is. Dat geldt ook voor het doorverkopen van contracten door Connexxion, waarnaar op dit moment een onderzoek loopt. Daarover heb ik de Kamer vorige week geïnformeerd. De resultaten komen begin 2009.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik ben heel benieuwd naar de brief die is toegezegd over het in kaart brengen van andere wetten en van wat allemaal al ergens vastligt. Ik wil daarna het debat graag vervolgen.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Mijn collega Huizinga heeft hierover een toezegging gedaan. Daar sluit ik mij bij aan. Wij zijn nog niet klaar met dit onderwerp.

De **voorzitter**: Dit punt komt nader terug, ook via de procedurevergadering.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik hoorde staatssecretaris Bussemaker zeggen dat wij hier nog niet klaar mee zijn. Dat geldt ook voor de GroenLinks-fractie. Er zijn vier ministeries betrokken bij het contractvervoer: bij VWS de minister en de staatssecretaris. Ik zou zeggen: dan heb je ook wat als daar zo veel mensen bij betrokken zijn. De halve wereld is hierbij betrokken. Ik begrijp alle goede bedoelingen wel, ook met het handboek, maar worden er voldoende middelen beschikbaar gesteld om de kwaliteit te waarborgen op meerdere fronten? Voor de klant, maar ook de omstandigheden waaronder deze zorg moet worden aangeboden. Ik ben het helemaal met de heer Roemer eens dat een chauffeur een chauffeur is. Als dat allemaal zonder diploma moet, wil ik wel eens horen of dit dan niet alleen een personeelstekort is maar ook een financiële maatregel. Dat wil ik nauwkeurig in kaart gebracht zien. Ik vind dat er een checklist moet komen. Komt er nu een bodemprijs, gerelateerd aan de kwaliteit? Hoe gaat de staatssecretaris dat controleren? Alleen zo'n handboek in de markt zetten zal de markt in mijn ogen onvoldoende veranderen. Daar is gewoon meer voor nodig om dit objectief en goed te kunnen controleren, middels een nulmeting of wat dan ook. Anders heb ik daar te weinig aan. Ik wil daar nu of op een ander moment over geïnformeerd worden voordat wij dit overleg voortzetten. Ik heb toch een beetje de indruk dat wij anders in een soort patstelling terechtkomen en in een technisch debat.

De **voorzitter**: Mede gelet op de agenda stel ik voor dat het volgende overleg iets ruimer gepland wordt, zodat er meer ruimte is voor dit soort vragen. Dat laat ik graag over aan uw commissie.

De heer **Roemer** (SP): Vergeef me dat ik hier gedesilluseerd achterblijf. Wij hebben het over ministeries, handboeken en aanbevelingen, maar niet over de reizigers. Dat gevoel blijft over. Wij hebben het niet over de echte kwaliteit, want ik hoor geen concrete maatregelen. Ik hoor niet de uitstraling van het kabinet dat wij wat er vandaag, gisteren en morgen gebeurt met elkaar onaanvaardbaar vinden. Dan kunnen wij het mooi met elkaar van het ene bordje op het andere leggen en zeggen dat de een hiervoor en de ander daarvoor verantwoordelijk is. Een korte anekdote illustreert dit misschien. Ik ben heel vaak mee geweest om ervaring op te doen. Zo zat ik met een meneer die blind is in een taxibusje. Hij zei: «Omdat ik herintreder op de arbeidsmarkt ben, moet ik de ene dag bij de gemeente zijn voor mijn vervoer. Daags erna wil ik op familiebezoek binnen vijf zones en dan moet ik bij de provincie zijn in verband met mijn regiotaxi. De derde dag wil ik naar mijn familie in Haarlem en dan moet ik bij het Rijk zijn voor Valys. De vierde dag moet ik voor controle naar het zieken-

huis en zit ik bij de zorgverzekeraar.» Toen antwoordde de taxichauffeur: «Weet je wat nu het leuke is? Al die vier keren zit u bij mij in de bus.» Ik kondig een VAO aan.

De heer **De Krom** (VVD): Ik herken het gevoel van collega Roemer wel, maar wij moeten oppassen met de reflex die wij altijd hebben in Den Haag, namelijk weer extra regels, terwijl de primaire verantwoordelijkheid ergens anders ligt. Dat daaruit een gevoel van frustratie voortkomt kan ik wel volgen, maar in die reflex moeten wij niet schieten. De heer Roemer vraagt terecht hoe het eigenlijk staat met de controle en handhaving. De staatssecretaris zegt terecht dat daar een taak ligt voor de gemeente. De kwestie is waar de gemeenten hun prioriteiten leggen in wat zij met het beleid en met het geld doen. Dat de zaak urgent is, zie ik volledig, maar ik wil ervoor waken om er weer bakken met geld tegenaan te gooien of de zaak hier weer te gaan overreguleren, want dan halen wij het hele systeem onderuit. Wij moeten dus niet doen wat GroenLinks doet, namelijk als de keuken van een restaurant het niet goed doet zeggen: weet je wat, we gaan een nieuwe balie openen. Je moet zorgen dat het in de keuken goed gaat lopen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dit lijkt mij een heel slechte samenvatting van mijn bijdrage!

Staatssecretaris **Bussemaker**: Laat ik zeggen dat ik heel goed de urgentie van het probleem snap. Dat heb ik ook proberen over te brengen. Als het gaat om Valys, waarvoor ik zelf verantwoordelijk ben, heb ik er een- en andermaal met de commissie voor VWS over gesproken om er alles aan te doen om het aantal fouten naar beneden te halen. Dat ik nu wat ongeduldig ben, komt niet doordat ik dit onbelangrijk vind, maar doordat ik al een AO vanaf 15.45 uur heb lopen met een andere commissie elders in dit gebouw, die het niet fijn vindt als ik hier nog veel langer blijf zitten. Dat is de reden dat ik hierover graag een andere keer uitgebreider met u discussieer als u dat wilt.

Als het gaat om de vraag van GroenLinks over geld, kan ik zeggen dat in het contractvervoer bijna 1 mld. omgaat. Ik heb zelf dus niet de indruk – en ik krijg dat ook niet terug – dat dit primair een probleem van geld is. Het is wel een probleem van organisatie, van controle, van handhaving en van afstemming. Dat is nijpend genoeg, maar het probleem is ook niet makkelijk op te lossen, want wij willen hier de keten vanuit het vervoer regelen en dan past het hier bij elkaar. Maar als je bezig bent vanuit de organisatie van een ziekenhuis, wil je dat het vervoer van en naar het ziekenhuis precies aansluit op wat er verder in een ziekenhuis gebeurt, en ook dat is een keten. Als je bij een AWBZ-instelling zit, wil je dat het niet afgestemd is op het ziekenhuis maar op de dagbesteding van de AWBZ-zorg en misschien van een sportfaciliteit of van externe recreatieve functies die de AWBZ-instelling organiseert. Dat met elkaar combineren is buitengewoon ingewikkeld. Ik wil mij er graag voor inzetten om dat te verbeteren, maar ik zeg er ook bij dat wij het niet alleen vanuit het perspectief van het vervoer kunnen bekijken, maar ook vanuit het perspectief van de doelstelling en die ketens.

Ik reageer nog op de opmerking van mevrouw Van Gent over de bodemprijs. De prijs waarvoor gecontracteerd wordt, is aan zorgverzekeraars en gemeenten als zij de contracten sluiten. Mijn vrees is dat een bodemprijs al snel een maximumprijs en een richtprijs zal worden, dus ik heb hier veel aarzelingen bij. Dit is een thema dat vast nog terugkomt.

De heer Roemer antwoord ik over het betrekken van reizigers dat wij hier uitgebreid de voorbeelden hebben besproken, ook van reizigers. Wij moeten niet de reizigers met de problemen opzadelen. Daarom gaat het inderdaad over anderen, omdat zij verantwoordelijk moeten zijn om een

groot deel van de problemen van reizigers op te lossen, zodat hun mobiliteit zo groot mogelijk wordt.

De **voorzitter**: Ik heb het gevoel dat een aantal leden van de commissie met een ontevreden gevoel blijft zitten. De staatssecretaris heeft ook al aangegeven dat zij nu niet meer alles kan beantwoorden, ook vanwege de tijd. Als de commissie dat wenst, ben ik bereid om te kijken naar een vervolg op dit AO op zo kort mogelijke termijn. Ik vind het zelf ook belangrijk dat dit op fatsoenlijke wijze wordt afgerond.

De heer **Roemer** (SP): Laat dit maar terugkomen in de procedurevergadering.

De **voorzitter**: Volgende week houden wij desnoods een extra procedurevergadering. Dat lijkt mij verstandig. Dan komen wij op dit onderwerp terug.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zou het wel prettig vinden als wij helderheid krijgen wanneer wij de genoemde brief, c.q. de aanvullende informatie zullen krijgen. Ik wil echt een tijdstip horen. Dit heeft ook te maken met mijn oordeel over voortzetting van deze vergadering en op welk moment.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Ik kan toezeggen dat die brief begin volgend jaar komt.

Toezeggingen

- De staatssecretaris VenW stuurt de Kamer de resultaten van het juridische onderzoek naar de mogelijkheid voor gemeenten om groepsvorming op hun straattaximarkt te verplichten.
- De staatssecretaris VenW zegt onder enig voorbehoud toe vóór het zomerreces 2009 met de Kamer te spreken over aanpassing van de tariefstructuur van de straattaxi.
- De staatssecretaris VenW informeert de kamer per brief over het toezicht op taxichauffeurs die vanuit het buitenland straattaxiritten uitvoeren in Nederland.
- De staatssecretaris VenW stuurt de Kamer een overzicht van de planning van de in de Toekomstvisie Taxi ten aanzien van het straattaxi- vervoer voorgenomen maatregelen.
- De staatssecretaris VenW zegt toe de implementatieagenda voor de voorgenomen maatregelen ten aanzien van het contractvervoer taxi vóór het einde van 2008 naar de Kamer te sturen.
- De staatssecretaris VenW zal de Kamer per brief informeren over wat er nu, voor de Regiotaxi in de Wp2000 en voor de andere contractvervoervormen in de desbetreffende regelgeving, geregeld is ten aanzien van het betrekken van de klant bij de aanbesteding en het monitoren van vervoersovereenkomsten, en wat daarover in die regelgeving nog geregeld moet worden. Zij zal dit doen in overleg met haar collega's in het kabinet die voor vormen van contractvervoer verantwoordelijk zijn.
- De staatssecretaris VenW zal de marktwerking in de contractvervoersector bij de NMA onder de aandacht brengen.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De adjunct-griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Tijdink