

Voorzitter

vrijwilligers- of mantelzorgtaken (28862, nr. 32);
- de motie-De Wit/Van Gent over aanpassing van de regeling bij afschatting van de WAO-uitkering (28862, nr. 33);
- de motie-Van Gent/De Wit over ontheffing van de sollicitatieplicht na 45 jaar dienstverband (28862, nr. 34);
- de motie-Van Gent/De Wit over ontheffing na 45 jaar actief solliciteren zonder resultaat (28862, nr. 35).

(Zie vergadering van 11 maart 2004.)

In stemming komt de motie-Noorman-den Uyl/Smilde (28862, nr. 31).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdA, D66, de Groep Lazrak, de ChristenUnie, de SGP en het CDA voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-Smilde/Noorman-den Uyl (28862, nr. 32).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fractie van de VVD tegen deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ervoor, zodat zij is aangenomen.

In stemming komt de motie-De Wit/Van Gent (28862, nr. 33).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP en GroenLinks voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Van Gent/De Wit (28862, nr. 34).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks en de LPF voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Van Gent/De Wit (28862, nr. 35).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks en de PvdA voor deze motie hebben gestemd en die

van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

De vergadering wordt van 15.57 uur tot 16.00 uur geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 17 februari 2004 over **de bergingsproblematiek**.

□

De heer **Luchtenveld** (VVD): Mijnheer de voorzitter. Een- en andermaal is in algemeen overleg en deze Kamer gesproken over de bergingsproblematiek. De VVD-fractie betreurt het zeer dat nog steeds geen regeling tot stand is gekomen en dat er nog steeds geen draagvlak is waarin alle bergers in de branche zich kunnen vinden. De onrust duurt voort. Ons uitgangspunt is steeds geweest dat de verkeersveiligheid en de doorstroming vragen om een regeling met een breed draagvlak die kan worden uitgevoerd. De verkeersveiligheid brengt in elk geval mee dat zo snel mogelijk hulp aan een slachtoffer wordt verleend. Wij zijn ook nog steeds voorstander van een openbare aanbesteding. Dat is de meest eerlijke verdeling tussen de verschillende bergers die inschrijven op de gunning.

Ik leg de Kamer daarom de volgende motie voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende:

- dat de onrust rondom de berging van voertuigen op rijkswegen en onderliggend wegennet voortduurt;
- dat de Kamer daarover in 2002 en 2003 reeds moties heeft aanvaard;
- dat tijdens het AO van 17 februari jl. is gebleken dat deze niet of slechts ten dele tot het beoogde resultaat hebben geleid;

spreekt als oordeel uit:

1. dat een heldere afspraak binnen de bergingsbranche of zo nodig regelgeving tot stand moet komen opdat bij ongevallen met beknelde slachtoffers op aanwijzing van de hulpdiensten het bergingsbedrijf wordt ingeschakeld dat zo snel

mogelijk ter plaatse van het slachtoffer/de slachtoffers kan zijn;
2. dat "vrij" rijden op de scanner uit een oogpunt van verkeersveiligheid en kostenbeheersing voor de automobilist ongewenst is;

dringt er bij de minister op aan, dit oordeel van de Kamer onder de aandacht te brengen van alle betrokken partijen;

verzoekt de minister, uiterlijk per 1 september a.s. de Kamer nader te berichten omtrent de ontwikkelingen inzake de bergingsproblematiek,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Luchtenveld. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 118 (29200-XII).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik heb over deze toch vrij fundamentele motie een paar vragen.

Realiseert de heer Luchtenveld zich dat de gunning per 1 april plaatsvindt? Wat wil hij na die datum nog doen?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ook al vindt de gunning per 1 april plaats, dan nog is het mogelijk dat afspraken worden gemaakt tussen de bergers onderling om vooral in het belang van de verkeersveiligheid slachtoffers zo snel mogelijk te hulp te schieten. De voorkeur daarbij heeft een onderlinge regeling. Als het nodig is, kan daarover ook regelgeving tot stand komen.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De hulpdiensten zijn er toch voor de slachtoffers?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ja. Soms heeft een hulpdienst echter een takel nodig om bijvoorbeeld een bekneld slachtoffer te kunnen bevrijden. Dan moet iemand worden ingeschakeld die zo snel mogelijk ter plaatse is in het belang van het redden van mensenlevens.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wie bepaalt dat "zo snel mogelijk ter plaatse"?

De heer **Luchtenveld** (VVD): De hulpdiensten zijn heel goed in staat om dat te bepalen. Zij weten heus wel waar bergingsbedrijven in



De heer Luchtenveld (VVD)

© M. Sablerolle ± Gouda

Nederland zitten. Nu verhindert de gunning hen soms om het bedrijf dat het snelst ter plaatse kan zijn, daadwerkelijk op te bellen omdat de gunning naar een ander bedrijf is gegaan.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Een bedrijf dat een rayon heeft en altijd op tijd ter plaatse is, heeft het nakijken?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Als er sprake is van een slachtoffer dat bekneeld is en dus niet alleen van blikshade ± een situatie die zich niet elke dag voordoet, maar die zich soms voordoet ± heeft het redden van mensenlevens voorrang boven de gunning. Dat valt heel goed met elkaar af te spreken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): De Kamer zal dat opdragen en dan denken wij dat het gaat gebeuren en tot meer veiligheid zal leiden?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ik heb het precies geformuleerd in de motie. De Kamer spreekt als haar oordeel uit dat het gewenst is dat zo'n regeling tot stand komt.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Maar u realiseert zich niet dat u het systeem opblaast. Er is nu een systeem met vergunningen. De bedrijven waaraan gegund is, mogen

straks alleen nog maar optreden als er geen slachtoffers zijn of als zij sneller zijn dan een ander. Dat betekent dus nieuwe gunningscriteria. Bent u daartoe bereid?

De heer **Luchtenveld** (VVD): Volgens mij behoeft het niet automatisch tot nieuwe gunningscriteria te leiden. De uitspraken in de motie zijn volstrekt helder.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. We staan hier omdat wij het met de minister niet eens zijn over de inschatting van de situatie op de weg als het gaat om het bergen van autowrakken. Voor mijn fractie is in ieder geval van groot belang dat er een bergingsregeling komt waaraan alle branches meedoen. Niemand is namelijk gebaat bij verdeeldheid in die wereld en de weggebruiker, de automobilist, al helemaal niet.

Daarnaast is het voor mijn fractie van belang dat er een systeem van gunningen is dat open en eerlijk is en dat iedereen de gelegenheid biedt om mee te doen. Het moet niet zo zijn dat als je ooit een keer geprotesteerd hebt of ergens tegen was, je tegengewerkt wordt bij het verkrijgen van een opdracht.

Voorzitter. De trein van de SIMN lijkt door te denderen. Ik heb het gevoel dat het weinig lijkt te helpen

als wij hieraan veel debatten wijden. Bij eerdere gelegenheden zijn door deze Kamer twee moties ingediend. In die moties wordt de regering vriendelijk en vrijblijvend verzocht voor een oplossing te zorgen. Ik meen dat het nu tijd wordt dat de Kamer precies laat weten waar zij staat.

Bij het bergen van autowrakken hebben de verzekeraars een belangrijke vinger in de pap. Mijn fractie vindt dat er bij dat bergen niet alleen mag worden gelet op de prijs. Natuurlijk is het interessant als goedkoop kan worden geborgen. Er moet echter ook worden gelet op de kwaliteit en de aanrijdtijden. Het mag niet lang duren voordat de berger ter plaatse is.

Het belangrijkste is nu dat er rust in de tent komt en dat alle organisaties, of zij het nu wel of niet eens zijn met de huidige situatie, naar elkaar toe bewegen en er samen trachten uit te komen. Op dit punt wil mijn fractie de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het beleid ten aanzien van het bergen van autowrakken en ander zwaar materieel in de bergingssector geen unaniem draagvlak kent;

voorts overwegende dat het publiek belang van verkeersveiligheid en doorstroming op het hoofdwegennet door de minister van Verkeer en Waterstaat behartigd moet worden;

verzoekt de regering:

- met kracht te blijven bevorderen dat de nieuwe bergingsregeling alsnog door alle betrokken partijen wordt onderschreven;
- eveneens te bevorderen dat de aanbestedingen in de bergingssector zowel voor het hoofdwegennet alsook voor het onderliggende wegennet plaatsvinden via transparante openbare aanbesteding, waarbij duidelijke kwaliteitscriteria naast prijsvorming een rol spelen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Dijksma.

Dijksma

Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 119 (29200-XII).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wie gaat de schadevergoeding betalen voor al degenen die al ingetekend hebben op grond van de huidige gunningscriteria?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Het heeft ook mij zeer verbaasd dat de partijen, wetende wat de opvatting van de Kamer is, net doen alsof er niets aan de hand is. Zij hebben wat nu gebeurt dan ook wel een klein beetje aan zichzelf te danken.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Maar zou dit misschien komen doordat de Kamer niet gaat over de aanbesteding van de markt?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als er files ontstaan doordat de autowrakken niet op tijd worden geborgen of als iets anders aan de orde is waardoor een onveilige situatie ontstaat, heeft de Kamer wel een taak. Wij worden ook geconfronteerd met de zogenaamde vrije rijders. Misschien is dat iets waarover wij niet in eerste instantie gaan, maar wel in tweede. In mijn motie heb ik duidelijk de verantwoordelijkheid van de minister op dit terrein aangegeven en daarbij gewezen op het publiek belang.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U geeft nu aan wat speelt op het hoofdwegennet, met de SIMN en de aanbestedingen in dat verband. Per 1 april gaat het om het onderliggende wegennet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nogmaals, het heeft mij zeer verbaasd dat alle betrokken partijen doorgaan met hun werk en doen alsof hun neus bloedt, terwijl zij weten dat wij hierover al vaak hebben gesproken. Wij doen dat niet voor het eerst, maar al vanaf de voorvorige begroting. De betrokkenen hadden niet op dezelfde voet door moeten gaan. Zij zouden er verstandig aan hebben gedaan om in aanmerking te nemen wat in deze Kamer speelt.

Wat het overige betreft: wij komen die aan de bestaande gunningen. Wij hebben met een Mededingingswet te maken. Die dwingt ons tot een bepaald beleid te komen. Het moet dan niet een probleem zijn om die openbaar en transparant aan te

besteden, zodat iedereen weet waaraan hij toe is.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Wij hebben het er al eerder over gehad in de Kamer. Toen had u moeten zeggen dat er niet aanbeesd mag worden van de Kamer, maar dat hebt u niet gezegd en het is doorgegaan. Dan kunt u er nu niet mee komen dat de markt ermee op moet houden, omdat de Kamer het niet goed vindt, terwijl de boel op 1 april van start gaat. Dat kan gewoon helemaal niet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik kan mij herinneren, maar het is wel een tijd geleden, dat de CDA-fractie ook eens achter een motie stond die door de collega's Oplaat en Alblas van de LPF was ingediend. Op dat moment vond u het ook een probleem.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat klopt, maar er is ~~een~~ verschil met dit jaar. Ik heb mij nadien in de hele sector verdiept en ben er toen achter gekomen dat de kwestie is dat 15 tot 40% het ene vindt en 60 tot 85% het andere. De Kamer helpt uiteindelijk niemand met wat wij hier doen. Ik heb die draai wel kunnen maken, maar u durft dat gewoon niet te doen. Dat zegt meer over u dan over mij.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik werp dat verre van mij. Wij hebben ons allemaal verdiept in deze sector. Ik denk dat wij het erover eens zijn dat deze sector tot op het bot verdeeld is. Het helpt ons ook niet om onze ogen te sluiten en te wachten tot zij uitgevochten zijn. Dan vind ik dat ingrijpen van de minister nodig is. Wij kunnen niet volstaan met wachten tot de markt haar werk zal doen, want daar hebben de automobilisten in dit geval alleen maar last van.

De heer **Hermans** (LPF): Van het begin af aan heeft voor de LPF het publieke belang vooropgegaan. Collega's hebben al het belang van doorstroming en verkeersveiligheid genoemd. Dit belang moet gediend worden. Wij zijn het dan ook fundamenteel niet eens met de minister, als zij zegt dat zij alleen de rol van facilitator neemt. Wij zijn van mening dat die publieke belangen gewaarborgd moeten worden en dat

het ministerie zich actiever moet opstellen.

Als de voorzitter mij toestaat, wil ik een vraag stellen die in het AO nog niet ter sprake is gekomen, maar die mij in de tussentijd ter ore is gekomen. Het gaat over het huidige gunningsstelsel. In de praktijk blijkt dat er met drie criteria wordt gewerkt: prijs, kwaliteit en de derde, die nogal vreemd is, is relatie. Een berger krijgt bijvoorbeeld een 7 voor prijs, een 8 voor kwaliteit en dan nog een cijfer voor relatie. In de praktijk blijkt dat bergers die dwars hebben gelegen bij deze regeling, een laag cijfer voor relatie krijgen. Ondanks dat een berger hoger scoort op prijs en kwaliteit, blijkt dat vaak niet tot gunning te leiden. Hoe oordeelt de minister hierover? Is zij van mening dat relatie een onderdeel moet zijn van het gunningsproces?

De LPF heeft eerder kamerbrede moties ondersteund en moet concluderen dat het motie-instrument bot is geworden. Helaas is er bijzonder weinig uitgekomen, zodat de situatie niet is geworden zoals de Kamer had gewenst. In het AO hebben wij al geconstateerd dat het onderzoek dat heeft plaatsgevonden naar de aanrijtijden, als niet-representatief kan worden gekwalificeerd. Het publiek belang is wel degelijk gediend met goed onderzoek naar aanrijtijden en het monitoren daarvan. Wij zijn dan ook van mening dat er opnieuw onderzoek moet worden gedaan, en dit keer naar het logboek. Hierover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het gedane onderzoek naar de aanrijtijden door bergers in het kader van het incident management niet representatief is door enerzijds de gebruikte methode en anderzijds het gebruikte onderzoeksgebied;

van mening dat de aanrijtijden van groot belang zijn voor de verkeersveiligheid en de doorstroming op het wegennet;

verzoekt de regering om jaarlijks, te beginnen met de cijfers over 2003, door middel van representatief

Hermans

onderzoek van het logboek van Verkeer en Waterstaat de aanrijtijden van bergers te onderzoeken en hiermee de ontwikkelingen te monitoren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Hermans. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 120 (29200-XII).

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het probleem bij de bergingssector dat nu al meer dan een jaar in de Kamer speelt, doet mij een beetje denken aan een draaideur. Wij geven er voortdurend een zet aan, dan denken wij dat wij er eindelijk zijn, dan geeft iemand een nieuwe zet en dan gaan wij weer terug naar de ingang waar wij begonnen. Dat dreigt vandaag ook weer te gebeuren. Wij zijn bij de uitgang. Wij kunnen het systeem laten doorgaan, zoals het door het grootste deel van de sector wordt gedragen, maar nee, wij geven weer een zwenk aan de draaideur en wij zijn weer terug bij de ingang. Ik vind dat ongelukkig. De Kamer is geen rechter. Als je het niet eens bent met een aanbesteding, moet je met die aanbestedingscriteria naar de rechter. Het systeem zoals het is opgezet, is voor de markt die iedereen indertijd in deze Kamer destijds wenste, ook de fractie van de VVD.

De heer **Luchtenveld** (VVD): Ziet de heer Buma niet het gevaar dat het net zo zou kunnen gaan als in de taxibranche? De Kamer had in dat geval eerst ook de neiging, heel veel aan de markt over te laten, maar kwam later tot de conclusie dat wat eerst aan de markt werd overgelaten misschien toch leidde tot ongewenste situaties. Die les hebben wij geleerd. Over zaken die tot het publieke domein behoren, zoals verkeersveiligheid en doorstroming, moeten wij zeggenschap houden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik houd u ook aan deze uitspraak bij de energiemarkt. De taximarkt verschilt van deze markt, omdat deze is ingedeeld in rayons. In zo'n rayon heeft één persoon de gunning. In de taximarkt mag iedereen jagen op de klant, of hij er nou wat vanaf weet of

niet. Tot nog toe zijn er geen criteria. Die komen er wel. Bij berging gelden heel strenge criteria. Alles wat gewaarborgd moest worden, is gewaarborgd. Bij de taxi's was dat niet het geval. Dat is het verschil.

Het is belangrijk dat de Kamer zich niet laat leiden door geruchten, maar door feiten. Er is kritiek op het rapport-Berenschot. Een jaar geleden was er ook een rapport-Berenschot over een iets grotere groep. Iedereen was toen van mening dat wat daarin stond de feiten waren. Een jaar later komen die feiten niet goed uit en is het rapport niets meer waard.

De heer **Hermans** (LPF): Betekent dit dat de fractie van het CDA het tweede onderzoeksrapport wel representatief acht? Ik vraag dit, omdat wij tijdens het AO hebben verzocht om een onderzoek van het logboek. Bij het tweede onderzoek is de Randstad niet betrokken, waar de meeste incidenten plaatsvinden.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het gekke is dat de kritiek op het rapport alleen van diegenen komt die ongelukkig zijn met de uitkomst van de gunning. Anderen zijn helemaal niet kritisch over het rapport. De Kamer moet zich naar mijn mening niet bemoeien met de interne conflicten van een branche. U zou dat ook niet moeten doen.

De heer **Hermans** (LPF): Is de heer Van Haersma Buma van mening dat een onderzoeksrapport dat naar de Kamer wordt gestuurd aan de minimale eisen van wetenschappelijk onderzoek moet voldoen en dus representatief moet zijn, ongeacht zijn politieke oordeel over dat rapport? Een onderzoek moet toch deugen?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ja en dit onderzoek is in heel korte tijd gehouden, omdat wij er snel over wilden beschikken. Het is een klein onderzoek, maar wij kunnen het niet beschouwen als een onderzoek dat minder waarde heeft dan dat van een jaar geleden, waarvan ook u meende dat het onderschreven moest worden. Heeft u het onderschreven of niet?

De heer **Hermans** (LPF): Dat ben ik geheel met de heer Van Haersma Buma eens. Dat betekent nog niet dat het tweede onderzoek representatief is. Daarom deugt het niet. Wij

moeten het publieke belang van verkeersveiligheid en aanrijtijden waarborgen. Wij moeten toch zicht krijgen op de werkelijke aanrijtijden?

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): U kunt niet een rapport dat uitgebracht wordt het ene jaar ondersteunen en een jaar later als het niet uitkomt, afwijzen, omdat het over te weinig mensen gaat.

De heer **Hermans** (LPF): Ik heb tijdens het algemeen overleg niet voor niets gevraagd om een onderzoek naar het logboek. Ik geef achteraf eerlijk toe dat ik de mening van de branche over het eerste rapport deelde. Ik heb gevraagd naar een onderzoek van het logboek, omdat dit wel representatief zou zijn.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Vooral de inhoud van het rapport zelf is zo interessant. In de conclusies geeft Berenschot zelf toe dat het ongelooflijk moeilijk is, iets eerlijks te zeggen over een verbetering van de aanrijtijden, omdat die door verschillende instanties, zowel de bergers als de politie en andere instanties zo ontzettend slecht wordt bijgehouden. Wij hebben het oordeel van welke branche dan ook helemaal niet nodig om daarover iets te kunnen zeggen. Wij kunnen als onafhankelijke Kamerleden dat doen op basis van hetgeen wij lezen. U zou dat toch ook opgevallen moeten zijn.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik vraag mij af of u niet heel erg selectief met de branche spreekt en met de mensen die erbij betrokken zijn. Er zijn twee meningen, zoals u heel goed weet. De ene mening is van degenen die ontevreden zijn en de andere is van degenen die wel tevreden zijn. Mijn stelling is dat als men niet tevreden is met de gunning, men naar de rechter moet gaan. Als er feiten zijn dat iemand zijn aanrijtijd niet haalt, moet men naar de rechter gaan. Als bij een noodgeval verkeerd wordt opgetreden, moet men naar de rechter stappen om te zeggen dat die persoon ten onrechte de gunning heeft gekregen. Dat gebeurt echter niet.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is wel gebeurd. De gang naar de rechter heeft tot het mogelijk gemaakt om als vrije rijder op een scanner te

Van Haersma Buma

rijden. Het is iets wat ons allen zeer tegen de borst stuit.

Voor de verslaglegging merk ik op dat ik het er niet mee eens ben dat u suggereert dat wij een rapport alleen goed of slecht vinden op basis van het oordeel van derden. Ik heb u zojuist gezegd dat ik dat rapport heb gelezen. Dat hebt u waarschijnlijk ook gedaan. In de conclusies van de onderzoeker zelf kunnen wij al de twijfels zien. Daar moeten wij dan niet voor weglopen. Dat heb ik gezegd.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Het "scannerrijden" betrof de periode tot 2002. Sindsdien is de situatie veranderd.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Nee, dat ben ik dus gewoon niet met u eens. Ook nu weer is er een mogelijkheid voor allerlei "vrije rijders" om juist op die scanner te gaan rijden. Er zijn immers allerlei juridische uitspraken geweest, ook in de afgelopen maanden, die dat wederom mogelijk maken. Dat was juist niet meer de bedoeling, maar omdat er op de een of andere manier kennelijk wel ruimte in de regelgeving zit, kan het alsnog. Ik maak er grote bezwaren tegen dat u net doet alsof dat allemaal onmogelijk is en alsof niemand naar de rechter is gegaan, want dat hebben bergers natuurlijk wel gedaan.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Haersma Buma, gaat u door, rond u af.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Dat zal ik doen. De SIMN heeft volgens mij bij de NMa weer een ontheffing moeten aanvragen voor het hoofdwegennet. Hoe staat het daarmee? Is daar al iets over bekend? Volgens mij heeft dat immers invloed op een debat zoals dit debat. Hetzelfde geldt voor de aanbestedingen per 1 april: hoever is dat proces nu? Mijn vraag aan mevrouw Dijksma stel ik ook aan de minister. Volgens mij zitten wij gewoon in een ongelooflijk schadevergoedingscircuit als de aanbesteding gegund wordt aan mensen die daarop ingeschreven hebben en daarvoor bestekken hebben gemaakt, maar die vervolgens te horen krijgen dat er toch nog enige aanpassing plaatsvindt, bijvoorbeeld doordat bij bergingen met slachtoffers er toch weer een

ander mag komen. Het moge duidelijk zijn dat ik de moties niet zal steunen.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Eerst de huidige stand van zaken met betrekking tot de aanbesteding in de bergingssector. De gunningen voor de afzonderlijke alarmcentrales voor het onderliggende wegennet zijn afgerond. Ik zeg er nog maar een keertje bij dat deze minister niet gaat over het onderliggende wegennet. Ik ben wegbeheerder van het hoofdwegennet; ik ben niet de beheerder van het onderliggende wegennet. Als Kamerleden op dat punt iets willen veranderen, moeten zij bij hun collega's in de provinciale staten zijn.

De offertes voor het hoofdwegennet zijn bij de Stichting Incident Management Nederland ingediend. Binnenkort wordt deze openbare aanbesteding gegund: op 1 april is het zover. Mevrouw Dijksma, als wij die aanbestedingen hadden opgehouden ± als dat al kon ± dan hadden wij pas een puinhoop op de weg gehad, want dan was er dus geen systeem geweest en dan had het nog maanden geduurd voordat er iets anders was.

Volgens de informatie van de SIMN hebben vrijwel alle bergers, ook leden van de BVB, ingeschreven voor deze aanbesteding. De ontheffingsaanvraag van de SIMN is door de NMa op 4 maart jongstleden voor vier weken ter inzage gelegd. Naar verwachting zal zij per 1 april verleend worden. Ik heb tijdens het laatste algemeen overleg toegezegd dat ik mij zou inzetten voor het tegengaan van het "scannerrijden". Daartoe worden gesprekken gevoerd met het Verbond van verzekeraars en de SIMN. U hebt vast en zeker in de krant gelezen dat de verzekeraars ~~de~~ ~~an~~ algemeen landelijk meldpunt gaan hanteren. Ik verwacht binnenkort de brieven aan het Verbond van verzekeraars, de SIMN en de politie te sturen waarin ik vraag om al het mogelijke te doen om het scannerrijden tegen te gaan. Wij zullen er, wat de regelgeving betreft, in ieder geval voor zorgen dat scannerrijders geen ontheffing krijgen om bijvoorbeeld op de vluchtstroken te rijden. Daarnaast ontvangt de Kamer in mei de resultaten van de nu lopende onderzoeken naar de invloed van de marktwerking op de

kwaliteit van de berging van personenauto's en vrachtwagens.

Kernpunt van de discussie is de vraag of de eerste berging van auto's een publieke of een private zaak is. In Nederland is dat privaats geregeld. De eerste berging van personenauto's is wettelijk geregeld via de WA-verzekering. Dat is een goed systeem in de private sector. Alleen de belanghebbenden betalen en er kan bedrijfsmatig worden geopereerd. Het publieke belang van de doorstroming en de veiligheid is geregeld door een overeenkomst te sluiten met de verzekeraars, waarin eisen aan de aanrijtijd zijn gesteld. Sinds de invoering in 1999 heeft dit een reductie van de aanrijtijden met circa vijftien minuten opgeleverd. De suggestie van Kamerleden dat er iets niet in orde zou zijn met de aanrijtijden, verwerp ik.

In het algemeen overleg is gediscussieerd over de hulpverlening bij zware ongevallen. De verantwoordelijkheid voor de hulp aan slachtoffers bij zware ongevallen ligt bij de brandweer en niet bij mij. De Kamer moet zich op dit punt dus richten tot het ministerie van BZK. Het staat de brandweer vrij om daarbij alle benodigde hulp in te schakelen. Er is mij overigens herhaaldelijk vanuit het ministerie van BZK medegedeeld dat er op dit vlak geen problemen zijn, zodat wij ons daarover geen zorgen hoeven te maken.

Er is regelmatig discussie over het draagvlak voor de huidige regeling. De Kamer en ik streven beide naar een zo groot mogelijk draagvlak voor de wijze van marktordening in de branche. Drie van de vier brancheverenigingen hebben de uitgangspunten van deze regeling ondertekend; zij vertegenwoordigen in totaal ten minste 80% van de branche. Het gerucht dat er een branchevereniging was afgefallen, berustte op fantasie. Er was ~~de~~ ~~an~~ enkele berger die iets anders wilde. Overigens hebben ook heel veel BVB'ers zich ingeschreven bij de laatste aanbesteding. Er zijn dus officiële documenten ± deze heb ik bij me ± die zijn ondertekend door de bevoegde bestuurders van drie brancheverenigingen, behalve de BVB. Er zijn geen officiële reacties waarin deze drie brancheverenigingen hun handtekening zeggen in te trekken. Alle alarmcentrales en verzekeraars hebben zich eveneens achter deze regeling

Peijs

geschaard. Met 80% draagvlak van de branche heb ik, zoals de Kamer heeft gevraagd, een zo groot mogelijk draagvlak gecreëerd. Een draagvlak van 100% blijkt in deze sector niet haalbaar en is ook niet af te dwingen. Wat voor instrument zou ik moeten gebruiken om ervoor te zorgen dat men het eens wordt? Ik kan ze natuurlijk bij elkaar opsluiten en wachten op witte rook, maar dat ligt niet in mijn mogelijkheden.

Ik kom bij het "scannerrijden". De Hoge Raad heeft aangegeven dat ook automobilisten opdracht mogen geven tot berging. Dit komt niet ten goede aan een snelle afhandeling. Als wij staan voor de verkeersveiligheid, en dat doe ik, moeten wij het huidige systeem onderschrijven. Er wordt overleg gevoerd om te bezien hoe hiermee moet worden omgegaan.

Het onderliggend wegennet is gegund; daarop vindt 90% van alle bergingsactiviteiten plaats. De openbare aanbesteding door de SIMN van het hoofdwegennet is vrijwel afgerond. Naast de eerder door mij toegezegde acties is mijn enige mogelijkheid nog om de overeenkomst met de SIMN en het Verbond van Verzekeraars op te zeggen. Feitelijk verlies ik dan, in tegenstelling tot wat wij met elkaar willen, het allerlaatste stukje invloed dat ik nog heb op deze problematiek. De enige invloed die ik nog heb loopt juist via de regeling met de SIMN. Daartoe ben ik dan ook niet bereid, mede omdat de regeling goed blijkt te werken en op een groot draagvlak binnen de sector kan rekenen. Een nieuwe aanbesteding zou alleen maar een ander deel van de sector buitenspel zetten. Het deel van de sector dat nu buitenspel staat, heeft zelf geweigerd om zijn handtekening te zetten onder een regeling die door alle andere leden van de sector wel is onderschreven.

Het door de overheid ingrijpen in de marktwerking op het terrein van de eerste berging is een allerlaatst alternatief. Dat zal pas op langere termijn invloed kunnen hebben; bovendien betekent het een verminderde marktwerking. Het verschuift slechts het deel van de sector dat niet is betrokken bij de aanbesteding. Het nu bereikte systeem moet dan ook enige tijd kunnen functioneren. De motie-indieners zeg ik toe om het huidige systeem te monitoren en over twee jaar, ruim voor de afloop van de

huidige contractperiode, een evaluatie naar de werking uit te voeren. Ik denk dat de heer Hermans daarmee krijgt wat hij graag wil, namelijk dat wij intensief aandacht besteden aan de veiligheid op de weg en aan wat er binnen de bergingssector gebeurt. Het ligt niet in mijn macht om heel veel meer te doen.

Dan ga ik nu in op de moties. Mevrouw Dijkma verzoekt de regering, met kracht te blijven bevorderen dat de nieuwe bergingsregeling alsnog door alle partijen wordt onderschreven. Tevens wordt de regering verzocht, dat de aanbesteding in de bergingssector, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet, plaatsvindt via transparante openbare aanbesteding, waarbij naast prijsvorming duidelijke kwaliteitscriteria een rol spelen. Mevrouw Dijkma zou nu een buitengewoon gelukkige vrouw moeten zijn, want wij hebben geprobeerd om te bevorderen dat de bergingsregeling door alle partijen wordt onderschreven. Wij hebben geprobeerd om te bevorderen dat de aanbestedingen zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggende wegennet via transparante openbare aanbesteding plaatsvinden. Daartoe hebben wij alle alarmcentrales bij elkaar geroepen. Wij hebben de mening van de Kamer heel nadrukkelijk onder hun aandacht gebracht. Wij hebben op dit gebied dus ons uiterste best gedaan. Ik ontraad daarom het aannemen van de motie. Ik heb alles gedaan wat ik eraan kon doen en ik zie niet in wat ik nog meer zou kunnen doen. Het lijkt echt een illusie dat 100% draagvlak binnen deze sector mogelijk is, daar men binnen de branche kennelijk niet voor 100% met elkaar kan samenwerken. Het publieke belang is de reden waarom de regeling is vastgesteld. Daarom vraag ik mevrouw Dijkma, mij te ontslaan van de verplichting om deze motie uit te voeren, want ik heb die op voorhand al uitgevoerd. Het verheugt mij, haar dit te kunnen antwoorden.

Ik heb al iets gezegd over de motie van de heer Hermans. Het gevraagde onderzoek zal ik uitvoeren, op basis van de gegevens die bij Verkeer en Waterstaat beschikbaar zijn. Overigens is het laatste onderzoek uitgevoerd met gegevens uit het logboek. De evaluatie over twee jaar

zal gebaseerd zijn op de gegevens die bij Verkeer en Waterstaat aanwezig zijn.

De heer **Hermans** (LPF): Toch houd ik vast aan een nieuw onderzoek naar de cijfers van 2003 en de jaarlijkse monitoring van de aanrijtijden. Het publieke belang rechtvaardigt dit. Ik herinner mij uit een algemeen overleg dat de minister in een andere hoedanigheid methoden en technieken heeft gestudeerd. Het onderzoek zoals dat nu is uitgevoerd, kan door niemand die dit vak heeft gevolgd, als representatief worden gekwalificeerd, omdat de Randstad domweg niet in het onderzoek is meegenomen. Als u aantijgingen van de Kamer aangaande aanrijtijden verre van u werpt, met de mededeling dat er met die aanrijtijden niets mis is, moet dat wel zijn gebaseerd op een onderzoek dat op zijn minst representatief is. Aangezien dit niet het geval is, handhaaf ik mijn motie, met het verzoek om toch nog een onderzoek achteraf te houden en jaarlijks te gaan monitoren.

Minister **Peijs**: Ik wil het jaar 2003 best meenemen in de evaluatie, maar vanaf 1 april heeft de aanbesteding nu eenmaal plaatsgevonden. Laten wij over twee jaar evalueren. De regeling heeft dan een bepaalde looptijd gehad en als u dat oplucht, wil ik best het jaar 2003 meenemen. Wij hebben echter geen berichten ontvangen dat er in 2003 dingen zouden zijn gebeurd die wij niet wilden.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik begrijp iets niet goed. Het is doorgaans zo dat een minister die een motie als ondersteuning van haar beleid ziet, deze motie overbodig zal verklaren. Dat zegt deze minister echter niet tegen de Kamer als het om mijn motie gaat. Deze minister ontraadt aanneming van de motie. Dat is een kwalificatie die over het algemeen wordt gehangen aan een motie waar men het fundamenteel mee oneens is. Het is van tweeën één. Of de minister is het oneens met mij, dan zegt zij dat gewoon en ontraadt zij aanneming van de motie, terwijl ik hoop dat de Kamer haar toch wel aanneemt. Of de minister is het eens met mij, maar dan heeft zij deze kwalificatie niet nodig.

Moeten wij de kwestie wellicht over een heel andere boeg gooien?

Peijs

Als de minister nu de scannerrijders wil uitbannen, dan praat zij met iedereen, behalve met de mensen die het waarschijnlijk gaan doen. Daar kan ik niet bij. Waarom praat de minister niet gewoon eens met de club waar het over gaat? Waarom gaat zij niet eens kijken of deze club erbij betrokken kan worden? Nee, haar beleid is voortdurend op alle andere factoren gericht, behalve op de mensen waarmee zij het meest zou moeten praten.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat ik in dit dossier soms werkelijk helemaal wanhopig word. Ik heb als minister alles gedaan wat ook maar redelijkerwijs van een minister verwacht kan worden met een dossier waarmee zij niets te maken heeft. Ik heb met deze sector niets te maken, behalve waar het gaat om de doorstroming en de verkeersveiligheid. Deze heb ik driedubbel ingevuld. Er is een prima systeem, er is een aanbesteding gaande, de NMa heeft de ontheffing verleend, het ligt ter visie en gaat op 1 april in werking. Mevrouw Dijkma, waarom bent u niet gelukkig? Dat is toch wat de Kamer gevraagd heeft? Dat is toch wat u krijgt?

Stelt u zich voor dat ik een nieuwe aanbesteding moet houden. Dan heb ik op 1 april geen systeem, puinhoop dus op de weg, geen verkeersveiligheid, arme slachtoffers en dan vanaf 1 april is er niets, helemaal niets en ik moet helemaal opnieuw beginnen. Joost moge weten hoe lang dat gaat duren. Wat moet ik doen om dit tegen te houden? Dit is gewoon een rijdende trein en daar zitten wij met z'n allen op. De trein rijdt. Ik ben maar de minister van Verkeer en Waterstaat. Ik kan de NMa niet bestraffend toespreken en dat wil ik trouwens ook niet, de NMa is volstrekt onafhankelijk. Er is een gunning. Als ik alle claims die eruit voort zouden komen als ik inderdaad probeerde dit stop te zetten, naar de Kamer kon sturen, dan betwijfel ik of de Kamer deze zou kunnen betalen. Bij de volgende aanbesteding vallen er weer 14% uit, zij het andere, want wij hebben nu eenmaal een overcapaciteit. Als u een ander woord wilt horen, dann nehme ich meine Worte zurück und behaupte das Gegenteil. Ik denk dat uw motie volstrekt overbodig is.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Uw dramatische oproep verbaast mij

toch een beetje. Het is immers niet zo dat de Kamer zich om vijf voor twaalf bedenkt dat er misschien nog weleens een aantal dingen anders zouden moeten. Dat wist u al anderhalf jaar lang en daar tel ik uw voorgangers maar even bij mee, maar dat overerft u dan. U moet dus nu niet doen alsof dit allemaal uit de lucht komt vallen, want dat is gewoon niet zo.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Daar ben ik het volstrekt mee oneens. De Kamer heeft gevraagd om een openbare aanbesteding. De Kamer heeft gevraagd om zeven of acht onderzoeken. Een krijgt de Kamer nog, de rest is allemaal uitgevoerd. Wij hebben alles uitgezocht wat er maar uit te zoeken valt en nu gaat er op 1 april een systeem in werking dat volgens een transparante aanbestedingsprocedure tot stand is gekomen. Iedereen heeft daarover kunnen lezen van tevoren, iedereen had er zijn handtekening kunnen zetten. Waarom mevrouw Dijkma nu alsmaar de minderheid van de markt aan het gelijk wil helpen en dit grote stuk van de markt niet, voorzitter, ik weet niet wat ik daarmee moet in de Kamer. Praktisch de hele branche is het erover eens: wij hebben branchebreed een goede regeling. Er is zo'n stukje dat eruit valt en de volgende keer valt er een ander stukje uit. Een deel van het stukje dat eruit valt, mevrouw Dijkma, heeft meegedaan en krijgt gewoon een gedeelte van de koek. Die hebben gewoon hun offerte ingediend. Anders is het niet, voorzitter. Vanaf 1 april is er een mooi systeem, dat gaan wij in opdracht van de heer Hermans monitoren en over twee jaar evalueren wij het. Hebt u dan gelijk gekregen, dan trekt deze minister het boetekleed aan, maar het gaat vast hartstikke goed.

De heer **Hermans** (LPF): Ik heb in mijn eerste termijn een vraag gesteld over de gunningscriteria, namelijk over de prijs en kwaliteit en met name over het meewegen van de relatie in het gunnen. Volgens mij zouden prijs en kwaliteit leidend moeten zijn. Hoe oordeelt de minister hierover?

Minister **Peijs**: Ik ga niet over de gunningscriteria. 86% van de branche heeft een handtekening onder de gunningscriteria gezet, dus

zo slecht zullen die niet zijn. Ik heb geen oordeel over die criteria als bijna iedereen het ermee eens is. Het deel van de branche dat het daar niet mee eens was, had op dat ogenblik de mond open moeten doen en een discussie moeten aangaan in plaats van die discussie nu in de Kamer te laten voeren. Die discussie moet in de sector worden gevoerd en niet hier.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor om dinsdag 23 maart over de ingediende moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 maart 2004 over **landenbeleid**.

□

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Voorzitter. De Kamer heeft met de minister gedebatteerd over het terugsturen van afgewezen asielzoekers naar een aantal gebieden waar zij, in ieder geval naar de mening van de fractie van GroenLinks, duidelijke risico's lopen op vervolging en ergere zaken. Het gaat om Noord-Irak, Afghanistan, Tsjetsjenië en wellicht na juni ook Liberia. Mijn fractie vindt dat er specifieke regelingen in stand moeten worden gehouden ten aanzien van deze landen en dat het onverantwoord is om mensen nu zonder meer terug te sturen naar deze gebieden. Wij hebben enkele moties meeondertekend, onder meer een motie van de PvdA-fractie over Afghanistan en Tsjetsjenië en een motie van de ChristenUnie over Noord-Irak. Ik wil de Kamer zelf ook nog een motie voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de uitzetting van vreemdelingen naar het herkomstland of een ander land doorgaans geen zicht bestaat op de situatie waarin personen terugkeren en of ze ernstige hinder ondervinden van de autoriteiten van het land