

De Geus

tijd begrensde periode sprake is van een product en een risico, waaraan zowel UWV als verzekeraars een prijs kan verbinden. Wanneer een product in de tijd niet begrensd is, is het tot stand brengen van een level playing field en een serieuze mate van keuzevrijheid echt veel moeilijker. Ik denk aan de keuze van het dragen van een eigen risico. Als dat in de tijd ook onbegrensd zou zijn, zouden er ook allerlei vangnetten moeten komen voor het geval dat een werkgever in die tijd failliet zou gaan. Dus met het oog op de keuzevrijheid en het level playing field heeft het kabinet voorgesteld om die periode tot vijf jaar te begrenzen.

Overigens zien wij natuurlijk ook het belang dat verzekeraars zouden kunnen hebben bij een doorlopend risico. Immers, dan is voor hen de prikkel groter om iets in de reïntegratie te doen. Nogmaals, in de combinatie van het twee jaar loon doorbetalen en de WGA met eventueel daarna aanvullende verzekeringen zit voor de verzekeraars voldoende motivatie om zich in deze markt te mengen.

Dit kan zeer zeker een serieus punt in het debat zijn, maar de wens om de keuzevrijheid en het level playing field inhoud te geven, kan toch een belangrijk bezwaar tegen het voorstel zijn dat in de motie is vervat.

Voorzitter. In een andere motie verzoekt de heer Dittrich om de loonsuppletiereregeling op een bepaalde manier vorm te geven. Deze motie kunnen wij door twee brillen bekijken. In het ene geval is de motie overbodig en daarvoor heb ik zojuist mijn argumentatie gegeven. In het andere geval betekent de aangenomen motie een ondersteuning van het te voeren beleid. Ook ik meen namelijk dat het van groot belang is dat zowel uitvoerder als gedeeltelijk arbeidsgeschikte, alsook de werkgever, zo voeg ik eraan toe, financieel belang heeft bij het benutten van zoveel mogelijk resterende verdien capaciteit.

De motie van de heer De Wit gaat over de ontslagbescherming voor zieke werknemers. Een verlenging met één jaar is niet aan de orde. Wel is het zo dat op het moment dat de werkgever in gebreke is gebleven bij het leveren van een reïntegratie-inspanning, het voor de hand ligt dat een ontslag niet verleend kan worden. In de regels wordt wel opgenomen dat, waar de werkgever in gebreke is, dit betekent dat het

door de werkgever gevraagde ontslag niet verleend wordt. De ontslagbescherming is geen automatisme bij ontslag. Aangezien hierin al is voorzien, is het niet nodig om de wettelijke termijn van ontslagbescherming te verlengen. Feitelijk zou dan de loondoorbetaling met een extra jaar verlengd worden. Om inhoudelijke redenen moet ik aanvaarding van de motie dus ontraden.

In een andere motie van de heer De Wit wordt de regering eenvoudigweg verzocht om af te zien van het voornemen om de huidige WAO-uitkeringsgerechtigde opnieuw te beoordelen op basis van het nieuwe schattingsbesluit. De heer De Wit is van mening dat de bestaande gevallen niet opnieuw beoordeeld moeten worden. Daarover hebben wij vanmorgen in tweede termijn ook van gedachten gewisseld. Daarbij is gebleken dat wij hierover van mening verschillen. De regering ontraadt de Kamer om deze motie te aanvaarden. Aanvaarding zou namelijk betekenen dat de grote groep huidige WAO'ers onvoldoende wordt gezet op het spoor van de werkhervatting.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende moties aan het eind van de vergadering te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Wij gaan thans door met twee ingevoegde VAO's en allereerst met die over het stadsvervoer. Op verzoek van de commissie zal ik meteen daarna voor het indienen van een motie een VAO aan de orde stellen over mobiliteit, waarover vanochtend een algemeen overleg is gehouden.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 28 april 2004 over **het openbaar stadsvervoer**.

De **voorzitter**: Ik zeg het voor alle zekerheid ook nu weer, zoals ik vanochtend steeds heb gedaan: alleen een kort betoog voor het indienen van een motie en een korte reactie van de minister. Dat moet het zijn voor vandaag.

□

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Mijnheer de voorzitter. Gisteren hebben wij een uitgebreid overleg gehad over de aanbesteding in het stadsvervoer voor de vier grote steden. Nu heeft de minister de Kamer een brief gestuurd, waarin zij schrijft dat zij in ieder geval Amsterdam, Rotterdam en Den Haag twee jaar uitstel van de aanbestedingsplicht wil verlenen. Op zichzelf heeft mijn fractie daar nog heel veel andere opinies over, maar wat wij in elk geval heel jammer vinden is dat zij de stad Utrecht niet gelijk heeft gesteld met Amsterdam, Rotterdam en Den Haag met als argument dat deze stad geen railgebonden vervoer kent. Er zijn in Utrecht een aantal andere problemen die ik omwille van de tijd niet zal noemen, die het in onze ogen rechtvaardigen dat Utrecht hetzelfde uitstel van twee jaar krijgt als de minister wil verlenen aan Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Ik noem in elk geval wel de ontsluiting van Leidsche Rijn en de aanpak van de stationsproblematiek, waar men voor langere tijd concessies wil afspreken en investeringen wil doen. Het zou jammer zijn als juist Utrecht dat al heel ver is met zelfstandiging en ontvlechting van haar gemeentelijke vervoersbedrijf, als enige daarvoor beloofd wordt met een veel mindere behandeling dan de drie overige steden.

Om die reden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag uitstel wil verlenen voor de inwerkingtreding van de aanbestedingsplicht;

constaterende dat de gemeente Utrecht een andere behandeling krijgt, terwijl ook in deze stad een aantal specifieke problemen spelen (ontsluiting Leidsche Rijn, aanpak stationsproblematiek) die een gelijk uitstel rechtvaardigen;

verzoekt de minister, de stad Utrecht hetzelfde aantal jaren uitstel te verlenen als de andere grote drie

Dijksma

steden en geen onderscheid te maken in haar beleid naar de G4, en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Mastwijk, Hofstra, Gerkens, Duyvendak en Van der Ham. Zij krijgt nr. 64 (23645).

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Naar aanleiding van het algemeen overleg van gisteren wenst mijn fractie de volgende motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering voornemens is om allerlei procedurele afspraken te maken met de stedelijke vervoersbedrijven over verzelfstandiging en aanbesteding;

overwegende dat de betreffende andere overheden voldoende in staat moeten worden gesteld om een en ander zelf goed te regelen;

verzoekt te de regering om tot een heldere wettelijke regeling te komen, zonder convenanten, benchmarken, toetsmomenten en dergelijke en de kwestie van de wederkerigheid zo spoedig mogelijk goed en rechtvaardig te regelen, ook voor het besloten vervoer,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hermans en Hofstra. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 65 (23645).

De heer **Van der Ham** (D66): Veel van de overwegingen kan ik snappen, maar in de motie wordt ook gesteld dat de minister geen convenanten mag sluiten. Ik wil graag op resultaten afrekenen. Waarom beperkt u de minister in haar middelen?

De heer **Hermans** (LPF): Ik wil de minister ook graag op resultaten afrekenen en geen momenten

inbouwen die kunnen leiden tot trainers. Voor mij staat maar een resultaat als een paal boven water: in 2009 aanbesteden. Het is dus aan de vervoersbedrijven.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De vraag die aan de orde is, is of wij met het stadsvervoer in Nederland dezelfde richting moeten gaan als wij het afgelopen decennium hebben gedaan met de NS. Een zelfstandiging en dan nog een stap verder, waartoe het gelukkig bij de NS niet is gekomen, met een verplichte aanbesteding van de markt. De minister wil rechttoe rechtaan daarheen. Zij heeft nu alleen een soort schijnbeweging gemaakt door twee jaar uitstel te geven. Het doel van de minister blijft echter glashelder hetzelfde. Zij hoopt natuurlijk door die schijnbeweging wat effectiever haar doel te bereiken.

De fractie van GroenLinks is tegen een verplichte aanbesteding en wil andere opties openhouden voor de stadsvervoersbedrijven. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het najaar van 2004 de evaluatie van de Wet personenvervoer 2000 beschikbaar is;

overwegende dat het doel van de Wet personenvervoer 2000 is te komen tot een betere prijs ± kwaliteitverhouding van het stads- en streekvervoer;

verzoekt de regering, bij het sluiten van een convenant met de grote steden over het stadsvervoer de optie open te houden af te zien van de verplichting tot aanbesteding van het stadsvervoer, wanneer via een andere route gekomen kan worden tot een goede prijs±kwaliteitverhouding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Dijksma. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 66 (23645).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. In het algemeen overleg waren er drie punten waarop wij van de minister een toezegging wilden. Die toezegging is niet gekomen. Daarom hebben wij drie moties in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de regering gehoor dient te geven aan de wens van de bevolking;

overwegende dat de Wet personenvervoer 2000 op dit moment geen mogelijkheden biedt voor het respecteren van de uitslag van het referendum van 15 mei 2002 in de gemeente Amsterdam;

verzoekt de regering, het besluit van de Amsterdamse bevolking bij het referendum van 15 mei 2002 te respecteren en de Wet personenvervoer 2000 aan te passen aan deze uitspraak,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Gerkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 67 (23645).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Wij vinden de gehele aanbesteding een onzalig plan. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat aanbestedingen nooit een doel kunnen zijn, maar hoogstens een middel tot verbetering;

overwegende dat enkele decentrale overheden ervan overtuigd zijn dat openbare aanbesteding onwenselijk is voor het openbaar vervoer;

Gerkens

constaterende dat de minister de aanbestedingen overlaat aan de decentrale overheden, maar hierbij wel de verplichting geeft tot openbare aanbesteding;

van mening dat decentrale overheden binnen de Wet personenvervoer verantwoordelijk zijn voor de aanbestedingen van het stads- en streekvervoer;

verzoekt de regering, de plicht tot openbare aanbesteding uit de Wet personenvervoer 2000 te halen en de aanbestedingsprocedure aan de decentrale overheden over te laten,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 68 (23645).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ten slotte vindt mijn fractie het erg vreemd dat wij gewoon doorgaan met de trein, terwijl een evaluatie op de rol staat. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een evaluatie van een wet bedoeld is om daar waar nodig deze wet aan te passen;

overwegende dat de Wet personenvervoer 2000 ter discussie staat en wellicht bij de komende evaluatie aangepast zal worden;

verzoekt de regering, geen onomkeerbare besluiten te nemen met betrekking tot de uitvoering van de Wet personenvervoer 2000 totdat de evaluatie van deze wet plaats heeft gevonden,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 69 (23645).

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik behandel de moties in de volgorde zoals zij hier voor mij liggen.

In de motie van mevrouw Dijkema, op stuk nr. 64, wordt gewezen op het uitstel voor de steden Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Samen met de andere ondertekenaars van deze motie wil mevrouw Dijkema graag dat ook Utrecht dit uitstel wordt verleend. Juist omdat Utrecht al zover was met de verzelfstandiging en omdat Utrecht geen railgebonden vervoer heeft, was het mijn voorstel om de drie grote steden voor uitstel in aanmerking te laten komen en Utrecht op het ingeslagen, goede pad verder te laten gaan. Als het de Kamer echter na aan het hart ligt om ook Utrecht daarbij te nemen, ga ik ermee akkoord dat ook Utrecht in 2009 gaat aanbesteden.

De motie van de heer Hermans, mede ondertekend door de heer Hofstra (stuk nr. 65), vraagt de regering om tot een heldere wettelijke regeling te komen, zonder convenanten, benchmarking, toetsmomenten en dergelijke, alsmede de kwestie van de wederkerigheid zo spoedig mogelijk goed en rechtvaardig te regelen. Ik zou de motie willen ontraden, want deze slaat mij alle instrumenten uit handen om te komen tot een goed resultaat in 2009. Ik denk dat als ik deze motie zou uitvoeren, de Kamer mij halverwege het traject zal vragen: minister, wat heeft u nu gedaan? Immers, dan heb ik geen enkele mogelijkheid meer.

Wat betreft het onderdeel van de motie dat over de wederkerigheid gaat, heb ik gisteren al toegezegd dat ik daar wat aan zal doen. Dat deel van de motie is derhalve overbodig. Voor het overige zou ik ontslagen willen worden van deze motie, want ik heb de convenanten, de benchmarking en de toetsmomenten allemaal nodig om iedereen op het rechte pad te houden.

De motie van mevrouw Gerkens op stuk nr. 68 zegt dat aanbestedingen nooit een doel kunnen zijn, maar hooguit een middel. Ik ben dit volstrekt met haar eens en daarom denk ik dat ik deze motie moet ontraden. De aanbestedingen zijn geen doel maar een middel; ik heb ze echter wel nodig om te komen tot het doel dat ook mevrouw Gerkens voor ogen staat. Ik ontraad de motie, omdat wat dat betreft uitkomst en

resultaat precies tegenover elkaar staan.

De motie van mevrouw Gerkens op stuk nr. 69 zegt terecht dat de evaluatie er aankomt, dat de Wet personenvervoer ter discussie staat en dat wij geen onomkeerbare besluiten moeten nemen. Echter, juist om in het najaar de besluiten te kunnen nemen die wij nodig hebben om in 2009 tot een aanbesteding te komen, kan ik deze motie niet uitvoeren. Ik ontraad de motie daarom.

De motie van de heer Duyvendak vraagt de regering om alle opties open te houden. Ik ontraad de Kamer deze motie. Ik kan de opties niet openhouden, want wij moeten nu keuzes maken om in het najaar besluiten te kunnen nemen en om in 2009 te kunnen aanbesteden.

In de motie van mevrouw Gerkens op stuk nr. 67 wordt verwezen naar het referendum te Amsterdam. Ik volg mijn lijn, omdat deze lijn in de wet is neergelegd. Ik heb groot respect voor het referendum dat in Amsterdam is gehouden en waarbij de Amsterdamse bevolking zich heeft uitgesproken. Ik denk echter dat de geest van de motie kan worden aangehouden en dat het gemeentebestuur van Amsterdam de politieke sturing zal kunnen aanbrenge in het proces van de aanbesteding, doordat wij in de Wet personenvervoer 2000 alles schrijven dat nodig is om een openbaar vervoer te hebben in Amsterdam dat eruitziet zoals de Amsterdammers dat willen.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat ziet er hoopvol uit voor het referendum!

Ik heb een vraag over de motie inzake de evaluatie van de wet, op stuk nr. 69. Te dien aanzien begrijp ik het antwoord van de minister niet helemaal. De minister gaat evalueren en daar kan best uitkomen dat de minister concludeert dat zij de wet op een aantal punten moet wijzigen. Waarom dan nu al zo doorgaan met deze trein? Is het niet beter om eerst even af te wachten totdat het duidelijk is hoe deze wet nu verder gaat?

Minister **Peijs**: Omdat wij hopelijk met elkaar in het najaar zullen besluiten dat wij in 2009 gaan aanbesteden, moet ik een traject doorlopen dat het mogelijk maakt om in 2009 aan te besteden. De steden geven nu al aan dat zij moeite hebben met het pad, in de tijd

Peijs

gezien. Ik wil het deze steden niet nog moeilijker maken door bijna een halfjaar later te beginnen. Ik wil daarom alvast beginnen met de voorbereiding van de zaak om inderdaad het tijdsfad af te kunnen lopen.

De heer **Hermans** (LPF): De minister antwoordde in reactie op mijn motie dat zij de middelen van benchmarking en toetsing nodig zou hebben om de sector in het gareel te houden, maar volgens mij is dat helemaal niet nodig. Er is maar één middel nodig om betrokkenen in het gareel te houden en dat is een verplichte aanbesteding per 2009. Daar heeft de minister niet op te sturen, maar het zijn de bedrijven die moeten zorgen dat zij hun zaakjes op orde hebben.

Minister **Peijs**: Als je het helemaal tot op de punt bekijkt, zal de heer Hermans wel gelijk hebben. Indien een stad er echter geen zin in heeft en net zo lang wacht totdat het eigenlijk niet meer kan, dan heb ik niets gedaan en vraagt de Kamer mij: minister, heeft u de vinger wel aan de pols gehouden en heeft u de regie in handen gehouden? Ik zal dan moeten antwoorden: nee, dat heb ik niet. Ik heb daarom al deze instrumenten nodig. Ik begrijp ook niet waarom u ze mij uit handen zou willen slaan. Het is toch heel nuttig om met elkaar afspraken te maken over hoe wij het pad gaan inrichten? Dan kunnen wij ook kijken of wij de termijnen halen, of wij hulp nodig hebben en of er iets moet gebeuren. Ik weet niet waarom u mij per se die instrumenten uit handen wilt slaan.

De heer **Hermans** (LPF): Ik wijs op het gevaar van vertraging.

De **voorzitter**: Op verzoek van het lid Gerkens stel ik voor, haar motie (23645, nr. 68) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De beraadslaging wordt gesloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg van heden over **mobiliteit**.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzit-

ter. Ik voel mij vandaag een bijzonder mens, omdat ik nu voor het eerst, zo geloof ik, een motie ga indienen waar de minister zelf om gevraagd heeft. Op zichzelf zijn wij natuurlijk de beroerdsten niet en daarom hebben wij eventjes geschreven, met als resultaat dat de motie er nu ligt.

Het gaat over de nota Mobiliteit, een nota die nu een flinke vertraging oploopt. Het is voor een groot deel van de Kamer echter zeer wenselijk om nog vóór de zomer met de minister over de hoofdlijnen van deze nota te kunnen spreken. Om die reden zouden wij haar willen verzoeken om in plaats van deel 1 van de PKB, dat nu later en pas ná de zomer komt, de Kamer alvast een hoofdlijnennotitie te sturen. Dat stelt ons in staat om, wetende dat het een momentopname is en respecterende dat de decentrale overheden er hun zegge over zullen doen en dat er nog een inspraakronde komt, toch op hoofdlijnen met de minister het debat te voeren. Ik dien daartoe de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nota Mobiliteit ernstige vertraging oploopt;

constaterende dat het wenselijk is om nog vóór de zomer van 2004 op hoofdlijnen met de minister van Verkeer en Waterstaat te spreken over de beleidsvoornemens waarop de nota Mobiliteit gebaseerd zal zijn;

verzoekt de minister om voor 1 juni aanstaande de Kamer een notitie te sturen met daarin de hoofdlijnen van de nota Mobiliteit,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Dijksma, Hofstra, Hermans, Duyvendak, Van der Ham, Gerkens en Van Hijum. Zij krijgt nr. 128 (29200-XII).

De heer **Hermans** (LPF): Voorzitter. Wij hebben begrepen dat de nota Mobiliteit vertraging heeft opgelopen. Dat heeft bepaalde gevolgen die

wij liever niet zien gebeuren. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de nota Mobiliteit vertraging heeft opgelopen;

van mening dat bepaalde maatregelen ten behoeve van de filebestrijding geen uitstel dulden;

verzoekt de regering om de motie op stuk 29200-XII, nr. 43, onverkort uit te voeren en het bijbehorende plan van aanpak voor 1 september 2004 aan de Kamer te sturen,

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. 129 (29200-XII).

De heer **Hermans** (LPF): In deze motie wordt gevraagd om een plan van aanpak ten behoeve van de doorstroming op het onderliggende wegennet. Onzes inziens kan dat niet wachten tot eind 2005.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Eerst iets over de motie van mevrouw Dijksma. Ik heb straks niet verheeld dat ik daar ongelukkig mee ben. De nota Mobiliteit volgt in de tijd op de nota Ruimte, maar de verschijning van de laatste is uitgelopen. Vanwege de planwet zijn wij echter verplicht tot het voeren van overleg met de andere overheden. Wij willen dat overleg ook degelijk voeren, omdat er belangrijke zaken op het spel staan voor die andere overheden. Dit debat op hoofdlijnen helpt niet om de PKB naar voren te halen of om die eerder uitgevoerd te krijgen. De zorg van de Kamer wordt hiermee niet opgelost. Het is wel zeker dat we elkaar van de straat houden. Ik ontraad de aanneming van de motie.

Als die wordt aangenomen, moet ik terug naar het kabinet, want de Kamer vraagt om een kabinetsvisie op een samenhangend mobiliteitsbeleid en een aantal belangrijke beslissingen die in dat kader moeten