

Van der Vlies

diverse verruimende maatregelen genomen om bedrijfsoverdrachten binnen de familie eenvoudiger en voordeliger te maken. Prima, dat streven heeft onze steun. Tegelijk vragen wij wel aandacht voor de signalering van MKB Nederland dat steeds vaker bedrijven worden overgedragen aan medewerkers, niet zijnde familieleden. Zou het nu geen aanbeveling verdienen om overdrachten ook gemakkelijker te maken voor deze categorie, waarbij de mate van trouw aan het bedrijf en de bindendheid natuurlijk wel parameters zouden kunnen zijn?

Voorzitter. Als de voorspellingen uitkomen – dat moet je natuurlijk nog maar afwachten – krijgen wij midden volgend jaar te maken met de Wet op de maatschappelijke ondersteuning. De gemeenten krijgen dan nieuwe, publieke taken. Zowel de dienstenrichtlijn en de mededingingswetgeving als de aanbestedingsregels kunnen hierbij belemmerend werken voor de gemeentebesturen die die nieuwe functies moeten gaan uitzetten. Zijn deze bewindslieden bereid om deze regelingen kritisch te bezien, zodat deze taken niet onnodig worden verzwaard? Een vergelijkbare problematiek doet zich voor bij kleine zorgverleners die moeten opboksen tegen regionaal machtige verzekeraars. Ook hiervoor vraag ik graag aandacht.

Voorzitter. Ik sluit mij aan bij de vragen van collega Bakker over het FES. Voor de scheepsbouw moet per 1 januari aanstaande een gelijk speelveld gelden in Europa. Ik steun een daadkrachtige aanpak om dit doel te bereiken. Ten slotte herinner ik aan de vraag die ik afgelopen maandag in het debat met minister Hoogervorst stelde. Wij hadden toen een wetgevingsoverleg over zijn begroting. De vraag betrof het Topinstituut Farma. Minister Hoogervorst zei in het overleg dat ik mijn vraag deze week in het debat met de minister van EZ moest stellen. Dat doe ik dan maar. Het gaat om de voortgang der dingen en om de financiering.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer. Het debat over de begroting van Economische Zaken wordt morgen voortgezet.

De vergadering wordt van 18.04 uur tot 19.30 uur geschorst.

Voorzitter: Ten Hoopen

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 oktober 2005 over **veiligheid en beveiliging van de luchthaven Schiphol**.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Voorzitter. Tijdens het algemeen overleg, alweer enige weken geleden, heb ik voorgesteld over te gaan tot het herinvoeren van controle van alle reisdocumenten van de passagiers op Schiphol. Na afloop van dat overleg is mij onvoldoende gebleken dat de minister bereid was dit voorstel uit te voeren. Om deze reden zal ik nu een motie indienen.

Door het herinvoeren van controle van alle reisdocumenten kunnen gezochte criminelen en terroristen

niet meer ongezien van het luchtruim gebruikmaken, wat de veiligheid in Europa ten goede komt. De goedwillende reizigers zullen er niet door worden gehinderd. Iedereen draagt immers toch al zijn reisdocument bij zich en moet het nu ook al laten zien, namelijk aan het grondpersoneel bij het inchecken en daarna bij de gate. Dit is in de huidige situatie wel al een controle, maar geen afdoende controle. Er wordt nu alleen gecontroleerd of de persoon die in het vliegtuig stapt dezelfde is als degene van wie de naam op het ticket staat. Een gezochte terrorist of crimineel die van Nederland naar Spanje vliegt, kan in de huidige situatie met een gerust hart zijn echte paspoort meenemen, want niemand zal hem traceren. Dat kan anders, wanneer niet het grondpersoneel, maar personeel met de nodige apparatuur om de echtheid van het document te controleren en met aansluiting op opsporingsregisters naar het document kijkt. De gezochte terrorist of crimineel komt er dan niet meer doorheen.

Ik voel mij in mijn voorstel gesteund door het voortgangsrapport van de commissie-Oord, dat wij inmiddels anderhalve maand geleden hebben gekregen. Ook daarin wordt namelijk gepleit voor controle van alle vertrekkende en binnenkomende passagiers. Deze commissie noemt als bijkomend voordeel de grotere efficiency van het proces op de luchthaven. Daarom dien ik de volgende motie in, die mede is ondertekend door mevrouw Van der Laan.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het in het belang van de veiligheid en de bestrijding van grensoverschrijdende criminaliteit en terrorisme wenselijk is dat op Schiphol een sluitende controle op reisdocumenten wordt hersteld;

verzoekt de regering, reisdocumenten van alle reizigers te doen controleren en daartoe zo nodig overleg te voeren met de Europese partners,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Haersma Buma en Van der Laan. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (24804).

De heer **Weekers** (VVD): Voorzitter. Wij hebben onlangs een overleg gehad over de veiligheid van Schiphol. Het standpunt van mijn fractie is dat Schiphol een complex transferium is dat in onze ogen een permanent veiligheidsrisicogebied is. Dat betekent dat je ervoor moet zorgen dat het met de veiligheid van Schiphol goed zit. De vraag is waar de veiligheidsring moet liggen, zowel voor personen als voor goederen. Er zijn nogal wat vraagtekens te plaatsen bij bepaalde logistieke processen op Schiphol, bijvoorbeeld de aanlevering van goederen voor de winkeltjes op Schiphol. Wij vinden in elk geval dat er sprake moet zijn van een sluitende aanpak.

Weekers

In zoverre kan ik meegaan met het betoog van de heer Van Haersma Buma dat je op Schiphol iedereen moet controleren in het kader van de veiligheid en de bestrijding van terrorisme en criminaliteit. Ik heb wel een vraag. Schengen verplicht toch tot gescheiden passagierstromen van Schengenreizigers en niet-Schengenreizigers? Wij willen de Schengenklok niet terugdraaien. Met de heer Van Haersma Buma willen wij dat, wanneer mensen om identificatie wordt gevraagd, ook wordt gecontroleerd of zij op een of andere lijst staan van gezochte terroristen of criminelen en moeten worden aangehouden. Hoe kun je dat regelen zonder de Schengenklok als zodanig terug te draaien?

□

Minister **Donner**: Voorzitter. Enkele weken geleden hebben wij inderdaad gesproken over de veiligheid op Schiphol. In dat kader is dit onderwerp aan de orde gekomen. In eerlijkheid moet ik zeggen dat mij ook na de toelichting nog niet geheel duidelijk is wat precies gevraagd wordt. De heer Van Haersma Buma betoogt dat het hem niet gaat om het herinvoeren van grenscontroles. Het zou slechts gaan om een systematische controle op reisdocumenten. Dat is wat in het kader van grenzen gebeurt. Met de motie wordt de regering verzocht, de reisdocumenten van alle reizigers te doen controleren. Reizigers zijn er natuurlijk niet alleen op de luchthaven. Reizigers zijn er ook in treinen, op de weg, bij de landgrenzen. Kortom, het concept om reisdocumenten van alle reizigers te doen controleren betekent niet alleen dat wij controles bij de landsgrenzen opnieuw invoeren, maar ook dat wij controles invoeren op de stations, de bushaltes, de tramhaltes en eventueel op pleinen. Ook daar zijn er reizigers.

Als de heer Van Haersma Buma alleen doelt op controles op de luchthaven, kom ik in een ander probleem. Ten eerste is er op Schiphol ook een station. Ten tweede vraagt de motie om systematische controles, niet alleen op internationaal verkeer, maar ook op verkeer van Schiphol naar bijvoorbeeld Maastricht of Eelde. Kortom, dan moet ook het binnenlands reizigersverkeer gecontroleerd worden. Ik weet niet hoe zich dat verhoudt tot de Grondwet. Vanuit de motivering "hoe meer je controleert, hoe beter", is het altijd meegenomen, maar dan kunnen wij ook teruggaan naar de Grondwet van 1815, toen wij dit soort controles kenden aan de provinciegrenzen.

Als het alleen om het grensoverschrijdend verkeer zou gaan, komen wij in de problemen met Schengen. Het is niet juist dat er op grond van Schengen gescheiden reizigersverkeer moet zijn. Dat is de uitwerking van het verdrag. In het Verdrag van Schengen en in dat van Amsterdam, dat in wezen de bepalingen van het Verdrag van Schengen incorporeert, wordt de buitengrens gedefinieerd als de grens die niet betreft de grenzen die worden overschreden bij reizen tussen Schengenlanden. Dat wordt op luchthavens opgelost door gescheiden reizigersverkeer. Een voorwaarde daarvoor is dat ik geen vermenging mag hebben van reizigersverkeer. De Kamer kan de motie aanvaarden of verwerpen, maar ik denk niet dat zij van mij wenst dat ik tegen de internationale verplichtingen van Nederland en tegen de Nederlandse wet inga.

Als de Kamer dit toch aan de orde wil stellen, dan is de formulering juist. Het gaat dan niet alleen om de

luchthavens, maar om de herinvoering van grenscontroles aan de binnengrenzen. Als dat niet bedoeld wordt, dan lees ik de motie als volgt. Het gaat dan niet alleen om het kleine stroompje van reizigers binnen Nederland of om het relatief kleine stroompje van Schengenreizigers. Nee, dan vraagt de motie van mij om voor alle transferpassagiers op Schiphol controles in te voeren. Dat hebben wij nooit gedaan. De gehele luchthaven is er ook niet op ingericht. Als dat niet de bedoeling is, vraag ik mij af wat er de zin van is om het voor de stroom reizigers tussen de Schengenlanden wel in te voeren maar voor de veel grotere stroom transferpassagiers niet. Ik ben het er op zichzelf helemaal niet mee oneens dat uit een oogpunt van veiligheid en terrorismebestrijding wij ervoor moeten zorgen dat identiteitscontroles worden ingezet waar dat zinvol is. Dat is een van de redenen waarom de luchthaven, mede naar aanleiding van voorstellen daartoe van mevrouw Griffith, is aangewezen als gebied waar preventief gefouilleerd mag worden. Sinds de invoering van de identiteitscontrole kan het in wezen overal op de luchthaven. In het kader van de werkzaamheden van de commissie-Oord heb ik gevraagd om te komen tot een zodanige zwaluwstaart van de verschillende controles die plaatsvinden, dat daar wordt gecontroleerd waar dat zinvol is. Bij aanvaarding van deze motie zal zonder meer alles wat op dat terrein gedaan wordt, gezien worden als het herinvoeren van grenscontroles op de luchthaven. Bij alles wat wij doen zullen wij dan onmiddellijk in Brussel worden gedaagd met de vraag waarom wij in strijd handelen met de verdragsbepalingen.

Natuurlijk moeten wij kijken waar het uit een oogpunt van security nodig is om controles te doen plaatsvinden. Die vinden al systematisch plaats, namelijk daar waar men de vliegtuigen en de luchthaven zelf betreedt. Wij proberen dat zo in elkaar te schuiven dat wij uit een oogpunt van security een goed systeem krijgen. Ik denk dat dit in verregaande mate tegemoetkomt aan de wensen in dezen. Zoals de motie er nu ligt, is die fysiek onuitvoerbaar. Wellicht is het uit een oogpunt van bestrijding van criminaliteit en terrorisme zinvol om het transferreizigersverkeer op die manier te controleren, maar ik vrees dat dan ook het aandeel van Schiphol in de burgerluchtvaart snel zal teruglopen vanwege de vertragingen die dan gaan ontstaan. Ook dat is vermoedelijk niet bedoeld met de motie. Voordat wij precies gaan herformuleren wat wij wel zouden willen en wat wij niet zouden willen, lijkt het mij verstandig om af te wachten wat er op dit terrein zal worden voorgesteld, teneinde na te gaan of dat al dan niet beantwoordt aan het geheel. Op die manier gaan wij ons ook niet op de borst slaan en trekken wij ook geen aandacht daar waar het mogelijk gezien zou kunnen worden als in strijd met sommige bepalingen. Wees er overigens van verzekerd dat ik niet willens en wetens verplichtingen niet na zal leven. Wel moeten wij goed nagaan wat wij doen uit een oogpunt van veiligheid op de luchthaven. Als met de motie beoogd wordt om de controles op het reizigersverkeer binnen de Schengenlanden herin te voeren, dan zal er, naar ik vrees, sprake zijn van strijdigheid met de bepalingen die er zijn.

De heer **Weekers** (VVD): De opmerkingen van de minister over het zwaluwstaarten van de diverse controles die nu al plaatsvinden, op een zodanige manier dat de veiligheidsrisico's centraal staan, spreken mij zeer

Donner

aan. De minister heeft aangegeven met Schiphol bezig te zijn om dit te reorganiseren. Wanneer kan de Kamer een uitgewerkt voorstel verwachten?

Minister **Donner**: Ik ben juist bezig met de commissie-Oord. Ik kan daar geen concreet antwoord op geven. Het is echter een onderdeel van wat er op dit moment aan verbeteringen plaatsvindt op de luchthaven. De luchthaven heeft er ook belang bij. Ik kan de Kamer toezeggen dat het er zo snel mogelijk komt. Ik kan geen concrete datum noemen.

De heer **Weekers** (VVD): Dat hoeft ook niet. Het is wat mij betreft goed als de minister toezegt dat de Kamer er dit jaar nog bericht over krijgt.

Minister **Donner**: Dit jaar duurt niet meer zo lang, nog maar ongeveer een maand. De Kamer krijgt het in ieder geval in de eerste helft van het volgende jaar. Zo snel mogelijk dus.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Ik merk dat de minister nog niet overloopt van enthousiasme. Misschien dat ik de minister wat meer in mijn richting kan krijgen. Volgens de minister wordt er uit het oogpunt van security al naar het reisdocument gekeken als de mensen het beveiligde gebied betreden. Dan gaat het echter alleen om de "boarding card". De minister zegt dat er een "security check" plaatsvindt als de mensen het vliegtuig betreden. Dan wordt het paspoort bekeken. Ik wil niets anders dan dat de stewardess niet alleen kijkt of het om dezelfde persoon gaat als op het ticket, maar ook of een persoon wordt gezocht en of het document echt is of niet. Dat is geen herinvoering van Schengen-controles. Er wordt gewoonweg met andere ogen naar hetzelfde document gekeken.

Minister **Donner**: De heer Van Haersma Buma moet niet als argument aanvoeren dat de huidige situatie niet bevredigend is. Als die wel bevredigend was, hoefde ik immers niet met de commissie-Oord te spreken over hoe de situatie alsnog bevredigend te maken is. Ik ben het eens met de opmerking over de checks bij het betreden van het vliegtuig. Dat noemen wij geen grenscontroles maar veiligheidschecks. Ik waarschuw de Kamer er dan ook voor om geen motie te aanvaarden die, bedoeld of onbedoeld, alles in dat teken dreigt te plaatsen. Het gaat om de vraag op welke wijze alle bestaande controles zo doelmatig te maken zijn dat de belemmeringen voor het bonafide reizigersverkeer minimaal zijn. Die controles moeten daarnaast zo effectief mogelijk zijn bij het opwerpen van drempels voor malafide reizigers bij gebruik van het luchtverkeer. Ik bespreek die vraag met de commissie-Oord en de luchthaven. Als de Kamer mij er de tijd voor geeft om deze vraag uit te werken, kan daarna gesproken worden over het eventueel systematisch invoeren van andere controles.

De heer **Van Haersma Buma** (CDA): Mijn neiging is groot om de motie in stemming te brengen. Ik wil van de minister concreet horen wat hij dan denkt te doen. Ik vind dit een wezenlijk punt. Iedereen neemt zijn paspoort mee. Er wordt toch al naar gekeken. Laten wij dan ook vooral goed kijken. Ik heb er begrip voor dat de minister zegt met onderzoek bezig te zijn. Wanneer komt dat onderzoek er? Ik wil dit punt hernemen in mijn fractie. Ik

wil bekijken of de motie niet gewoon in stemming moet worden gebracht. Voor de weging van dit punt vraag ik de minister wat voor onderzoek hij doet en wanneer de Kamer dit ontvangt.

Minister **Donner**: In het overleg over de veiligheid van Schiphol heb ik gezegd dat onderdeel van de werkzaamheden van de commissie-Oord is om samen met de luchthaven te bezien of de controles tot een effectief en doelmatig systeem te brengen zijn met minimale drempels voor bonafide reizigers en maximale waarborgen voor luchtvaartverkeer en controles. De volgende fase in de werkzaamheden duurt zes maanden. Op die termijn zal ik de Kamer inlichten over wat er gebeurt. Dit onderdeel moet uit het oogpunt van veiligheid zo snel mogelijk uitgevoerd worden. Ik haal punten van veiligheid echter liever niet separaat voor bespreking naar de Kamer.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt van 19.55 uur tot 20.00 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** over **de wijze van uitvoering van herbeoordelingen door het Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV)**.



Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Voorzitter. Ik heb mij even afgevraagd of dit nu een liggend of een staand debat zou worden. Afgelopen zondag zei de minister in Buitenhof immers dat er voor WAO'ers die herkeurd worden altijd kansen zijn. "Al kost het tienduizenden euro's om een werkplek te creëren voor iemand die alleen nog liggend werk kan doen, dan moet dat", zo zei de minister daar. Welke werkgever zal bereid zijn dit buitenissige voorbeeld te organiseren? Ziet u al dat iemand in een ziekenhuisbed deze zaal wordt ingereden om aan de interruptiemicrofoon het werk liggend te doen? In diezelfde week is duidelijk geworden dat 70% van de werkgevers überhaupt geen WAO'er in dienst wil nemen!

Dit geeft wel aan hoe ongepast deze woorden van de minister waren en in welke bochten hij zich moet wringen om de herkeuringen te legitimeren. Mijn fractie heeft zich om principiële redenen altijd tegen herkeuringen als gevolg van nieuwe polisvoorwaarden verzet. Dat is dus geen nieuws, maar als het dan toch moet, dan moet het in ieder geval wel zorgvuldig, gericht op activering en rekening houdend met de menselijke maat. De minister heeft die menselijke maat "de kritische succesfactor van de totale uitvoeringsoperatie" genoemd. Uit onderzoek onder verzekeringsartsen en arbeidsdeskundigen van het UWV blijkt echter dat er sprake is van een vertrouwenscrisis tussen de top en de uitvoerders, dat professionals worden geconfronteerd met ethische dilemma's omdat ze mensen moeten goedkeuren waarvan ze weten dat zij geen perspectief op arbeidsparticipatie hebben en dat artsen zich onder druk gezet voelen om de kwantitatieve politieke doelstellingen halen die ten koste gaan van de kwaliteit van hun werk. In zijn brief biedt de minister enig soelaas – ik moet dat toegeven – door extra financiële middelen – 87 mln. –