

## Huizinga-Heringa

hoop dat er eenstemmigheid komt over de juiste weg. Er zullen zaken zijn waar je op een verschillende manier naar kunt kijken. Tevens zullen er in die masterclasses hele goede oplossingen naar voren komen. Je zou vervolgens kunnen besluiten om zulke oplossingen in de wet op te nemen. Laten wij het kijken naar hoe wij dit zo goed mogelijk voor elkaar krijgen, niet nu al belasten met het aandragen van de oplossing.

De **voorzitter**: Ik stel vast dat het nu echt een herhaling van zetten begint te worden. Mevrouw Roefs nog een laatste poging.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Vindt de staatssecretaris dat de aanbevelingen van Vreeman niet in de wet behoren te komen? Vindt zij dat dit met masterclasses en goede wil voor elkaar moet komen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Die tendens hoor ik wel vaker. Als ik zeg dat ik daarover in masterclasses zal spreken met de decentrale overheden, wordt dat al gauw vertaald met dat het een gespreksgroepje is waar iedereen vrijblijvend aan meedoet en dat het nog maar afwachten is wat er gebeurt. Zo moet u zich dat niet voorstellen. Het rapport-Vreeman geeft heel helder aan dat er iets mis is met het openbaar vervoer. De reiziger staat daarin niet meer centraal en dat moet veranderen. Dat is mijn inzet. Daarom zal ik met de decentrale overheden spreken. Dat zullen geen praatgroepjes worden. In die masterclasses gaat men na hoe men dat voor elkaar kan krijgen, wat de ene centrale overheid in haar concessie heeft gedaan, wat de andere heeft gedaan en op welke manier goede resultaten zijn bereikt. Aan het eind van dat traject kom je tot conclusies. Het is mogelijk dat bepaalde dingen zo helder zijn dat wij zeggen dat die gewoon in de wet moeten worden opgenomen. Het is ook mogelijk dat er verschillende wegen zijn om ons doel te bereiken. Die zaken laten wij dan open. Die laten wij over aan de decentrale overheden. Geef die decentrale overheden nog even de tijd om zelf met goede oplossingen te komen voor het probleem dat wij allemaal zien.

Ik kom op de motie-Van Gent, nr. 314. In de Wet personenvervoer staat op dit moment dat er een maal per jaar overleg moet zijn met de ROCOV's. In feite is dat overleg dus al geregeld. Verder is er een jaarlijkse klantenbarometer waarmee de tevredenheid van de reizigers ook heel duidelijk wordt gemeten. Deze motie beschouw ik dan ook als ondersteuning van het beleid.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 315 van de heer Aptroot en mevrouw Roefs. Daarin wordt de regering verzocht om voor 15 december de Kamer te informeren over het overleg met de decentrale overheden en de gemaakte afspraken of toezeggingen. Het gaat daarbij over de doelvoorschriften.

Wij hebben daar in het ao over gesproken. Ik heb toen aangegeven dat ik een niet vrijblijvend gesprek aanga met de decentrale overheden in de masterclasses, zoals ik dat ook doe met de onderwerpen die mevrouw Van Gent in haar moties aandraagt. Dat gesprek is dus niet vrijblijvend. Ik wil komen tot de afspraak dat er geen middel-, maar doelafspraken worden gemaakt. Lukt dat niet, dan is de wet er om het daarin te regelen. Ik denk eigenlijk dat er wat dat betreft niet veel verschil zit tussen wat ik hierover heb gezegd en wat erover in de

motie staat. Ik zie de motie dus als ondersteuning van het beleid.

De heer **Aptroot** (VVD): De motie is heel nuttig, want er wordt nu ook aan wettelijke voorschriften gedacht. Dat gaat een stap verder. Daarom lijkt het mij goed dat wij dit even vastleggen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, dat wij volgende week dinsdag over de moties stemmen.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 september 2009 over **de taxi**.

De **voorzitter**: De heer De Mos heeft mij gevraagd of hij als eerste het woord mag voeren, omdat hij nog een algemeen overleg heeft. De leden zijn daarmee akkoord gegaan.

Het woord is aan de heer De Mos.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Ik dank de leden voor hun courance.

Om een eind te maken aan de ellende in de taxi-branche dien ik de volgende motie in.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat uit eigen onderzoek van het ministerie van Verkeer en Waterstaat blijkt dat een op de vier taxichauffeurs in aanraking met justitie is geweest en gezien de ernst van de gepleegde feiten helemaal niet in een taxi hoort;

constaterende dat deze groep taxichauffeurs dus kennelijk wel beschikt over een taxipas en niet over de benodigde Verklaring Omtrent Gedrag die nodig is om de taxipas te mogen hebben;

overwegende dat het toch niet zo moeilijk moet zijn om justitie en de Inspectie van Verkeer en Waterstaat zodanig te laten samenwerken, dat als de Verklaring Omtrent Gedrag van een taxichauffeur die een geweldsdelict heeft gepleegd, wordt ingetrokken door justitie, justitie dit direct doorgeeft aan de Inspectie van Verkeer en Waterstaat, die direct de taxipas van de taxichauffeur moet intrekken;

verzoekt de regering, te komen met een waterdicht systeem tussen justitie en de Inspectie van Verkeer en Waterstaat dat ervoor zorg draagt dat taxichauffeurs die zich misdagen direct uit de taxi worden geweerd,

en gaat over tot de orde van de dag.

## De Mos

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (31521).

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Bij de tweede motie heb ik rekening gehouden met de emancipatiewensen van mevrouw Van Gent. De motie luidt als volgt.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de problemen in de taxibranche, onder andere het berekenen van extreem hoge ritprijzen, het bedreigen van klanten door chauffeurs en het weigeren van korte ritten, zich vrijwel alleen voordoen bij de vrije rijders van aanlooptaxi's;

overwegende dat een taxichauffeur die weet dat hij/zij op elk willekeurig moment gecontroleerd kan worden op zijn/haar gedrag en dat zijn/haar taxipas bij overtreding ingenomen kan worden, het wel uit zijn/haar hoofd laat om zich te misdragen;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat een actief team van "mystery guests" vooral de groep aanlooptaxi's nauwlettend in de gaten houdt en bij wangedrag direct de taxipas van de taxichauffeur/taxichauffeuse zal intrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid De Mos. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (31521).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik ben aangenaam verrast door de manier waarop deze motie is opgesteld. Ik heb nog één vraag. Die mystery guests, dat zijn vooral ook vrouwen? Dat zou helemaal lollijg zijn.

De heer **De Mos** (PVV): Dan zit ik graag in de taxi, maar het kunnen mannen en vrouwen zijn.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Met deze opmerking verpest u het wel weer een beetje. Dat vind ik heel jammer!

De heer **De Mos** (PVV): Dan ga ik verdrietig naar huis.

De **voorzitter**: Ik snap het allemaal niet, maar dat is in dit geval een voordeel, geloof ik.

Het woord is aan de heer Roemer.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik hoop dat u deze moties wel snapt. Dan komt het een heel eind goed.

De liberalisering van de taximarkt is inderdaad mislukt. Daar zijn wij nu met z'n allen achter gekomen. Al een paar jaar geleden hebben wij vele voorstellen gedaan om

tot verbetering te komen. Gelukkig worden er nu een heleboel overgenomen, maar het belangrijkste ontbreekt. Vandaar dat ik de volgende drie moties wil indienen.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de liberalisering van de taxibranche in vooral de grote steden heeft geleid tot een ongecontroleerde groei van het aantal taxi's;

constaterende dat een overcapaciteit in het taxivervoer de prijs en de kwaliteit van het taxivervoer in negatieve zin beïnvloedt;

verzoekt de regering om het voor gemeenten of andere overheden mogelijk te maken om een actief capaciteitsbeleid te voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (31521).

De heer **Mastwijk** (CDA): Wij hebben inderdaad lang bij het onderwerp capaciteitsbeleid stilgestaan. Ook het CDA vindt dat het aantal taxi's in Nederland omlaag moet. Wij willen alleen niet terug naar de situatie van voor 2000, waarin langs al dan niet legale weg vergunningen werden verhandeld voor soms astronomische bedragen. Ik ben bang dat de tekst van de motie zoals die voorligt, dit gevaar weer in zich draagt.

De heer **Roemer** (SP): Ik deel absoluut uw zorg dat dit niet mag gebeuren. Uit het verhandelen en de extreme prijzen in het verleden hebben wij lering getrokken. Dat mag nooit meer terugkomen. Ik ben het niet met u eens dat dit gevaar direct om de hoek ligt als je een capaciteitsbeleid voert en gemeenten de gelegenheid geeft om capaciteitsbeleid te voeren. Dit kun je met elkaar regelen, zeker als wij nu door de microfoon keihard met elkaar afspreken dat er van zo'n situatie nooit sprake mag zijn. Willen wij de overcapaciteit echt aanpakken, zullen wij het te allen tijde mogelijk moeten maken dat je iets aan de capaciteit doet. U bent het blijkbaar met de SP eens dat er te veel taxi's zijn op sommige plekken. Daar moeten wij wat aan doen.

De **voorzitter**: Mijnheer Mastwijk, tot slot.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ben er toch nog niet helemaal gerust op. Wij kennen de taxibranche helaas als een branche waarin men altijd kans ziet om de mazen der wet te vinden dan wel op slinkse wijze anderszins de wet te omzeilen. Ik zie dit nog niet lukken. Het doel is sympathiek en de poging is sympathiek, maar ik vrees dat er toch erg veel haken en ogen aan zitten.

De heer **Roemer** (SP): U maakt één denkfout. Voorheen was het mogelijk dat taxibedrijven of taxichauffeurs

## Roemer

vergunningen onderling doorverkochten. Als je dan capaciteitsbeleid voert, krijg je natuurlijk dat men daarvoor hoge bedragen krijgt. Dat werd regelmatig € 30.000 of € 40.000. Dat is hierbij niet het geval, want de regie en de verantwoordelijkheid liggen bij de gemeente. De gemeente bepaalt dat, en die gaat niet extra duur doorverkopen. Op het moment dat er één wegvalt, kan er een nieuwe voor terugkomen als die aan de kwaliteitsvoorwaarden voldoet. Dan kan er dus niet gehandeld worden. Die zorg deel ik namelijk met u. Maar wij moeten iets doen aan de capaciteit.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Laten wij even een concrete situatie nemen. Wij weten allemaal dat er in Amsterdam veel te veel taxichauffeurs zijn. Amsterdam zou dan zeggen: slechts een derde van het aantal dat er nu rondrijdt, krijgt een vergunning. Maar hoe wordt dat dan bepaald? Hoe kan Amsterdam zeggen: jij krijgt wel een vergunning en jij niet? Waarschijnlijk moet er zelfs aanbesteed worden. Misschien wint taxibedrijf Arnhem het dan wel. Dit is volgens mij helemaal geen oplossing. Het werkt helemaal niet, want je kunt niet van het ene op het andere moment zeggen: jullie, twee derde van alle taxichauffeurs, zijn werkloos

De heer **Roemer** (SP): Er zit zeker een overgangstermijn in. Ik ben het met u eens dat je niet aan iedereen die aan alle eisen voldoet kunt zeggen: u mag morgen niet meer rijden. Dus die termijn gaat zeker gebeuren. Wij verhogen de kwaliteit. Wij zorgen ervoor dat wij de taxi's die wij niet in de steden willen hebben, bijvoorbeeld in Amsterdam, allemaal uit de straten krijgen. Uiteindelijk kun je door de kwaliteit te verhogen en door die maatregelen te nemen, afspreken: ik wil er niet meer dan zoveel hebben. De besten en degenen die aan de beste voorwaarden voldoen, kunnen dan op een gegeven moment de vergunning krijgen. Dan selecteer je dus op kwaliteit. Volgens mij wilt u dat ook.

Daarmee kom ik op mijn tweede motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in de diverse grensregio's veel klachten binnenkomen over niet geregistreerde en daarmee dus illegale taxi's en over soms buitenlandse taxi's die het niet zo nauw nemen met de veiligheid van de passagiers (bijvoorbeeld na discotheekbezoek);

verzoekt de regering, de IVW en/of de politie en de Belastingdienst meer controles in de grensregio's uit te laten voeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer, Aptroot en Roefs. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (31521).

De heer **Roemer** (SP): Tot slot dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat een aantal gemeenten aangeeft dat zij te weinig mogelijkheden hebben om in te grijpen om bijvoorbeeld taxivergunningen in te trekken of te weigeren indien chauffeurs of taxiorganisaties niet van onbesproken gedrag zijn, dan wel wanneer door politie verstrekte informatie daar aanleiding toe geeft;

constaterende dat de Wet Bibob juist is opgesteld om overheden de mogelijkheid te geven om wel op te treden wanneer een door een overheid verstrekte vergunning misbruikt wordt of misbruikt zal worden voor criminele activiteiten;

verzoekt de regering, zo snel mogelijk ook gemeenten de mogelijkheid te bieden de Wet Bibob te gebruiken bij haar taxi-beleid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roemer, Van Gent en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (31521).

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Ik begin maar meteen met voorlezen, want volgens mij is dat duidelijk genoeg.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de kwaliteit en betrouwbaarheid van de straattaxi deels al jaren niet aan te stellen minimumeisen voldoen;

overwegende dat het verhogen van de eisen voor vakbekwaamheid een van de beschikbare middelen is om de straattaxi op orde te krijgen;

spreekt als haar mening uit dat de eisen voor vakbekwaamheid moeten worden herzien, waarbij klantgerichtheid, goede beheersing van de Nederlandse taal en redelijke beheersing van Engels essentieel zijn;

spreekt voorts als haar mening uit dat de vakbekwaamheidseisen en het wettelijk rijksgetuigschrift vakbekwaamheid moeten gelden voor alle chauffeurs op de straattaxi, ongeacht of het een zelfstandige is of een chauffeur in loondienst;

verzoekt de regering, af te zien van het voornemen de vakbekwaamheidseisen voor chauffeurs in loondienst op de straattaxi te laten vervallen,

## Aptroot

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (31521).

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik ken de VVD als een partij die graag zo weinig mogelijk regels wil.

De heer **Aptroot** (VVD): Ja.

De heer **Mastwijk** (CDA): De branche heeft gezegd hiernaar te zullen kijken, maar er is nog een praktisch probleem. We kunnen natuurlijk landelijk wel voorschriften opstellen, maar straks komen er weer andere voorschriften van de decentrale overheden. Ik ben bang dat het een beetje een rommeltje wordt. Hoe denkt de heer Aptroot daarover?

De heer **Aptroot** (VVD): Het is heel goed dat wij landelijke eisen aan de straattaxi stellen. Ik heb het alleen over de straattaxi. Het klopt dat de VVD voor zo min mogelijk regels is, maar als blijkt dat het elke keer een rotzooi is als je het aan de mensen zelf overlaat, en de consument daarvan de dupe is, moeten we ingrijpen. Het is juist heel gek om, als we constateren dat het niet goed gaat, te zeggen: we laten het maar aan de mensen zelf over.

Ik dien een tweede motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de kwaliteit en betrouwbaarheid van de straattaxi al jaren niet aan te stellen minimumeisen voldoen;

overwegende dat het noodzakelijk is, het kaf van het koren te scheiden, door de taxichauffeurs die zich misdragen van de taxi te halen en ondernemers die zich misdragen de onderneming te laten beëindigen;

verzoekt de regering, in overleg met gemeenten en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een regeling op te stellen waarbij door de inspectie, al dan niet op verzoek van de gemeente, na een zware misdrijving of herhaalde kleine misdrijvingen de chauffeurspas of de ondernemersvergunning wordt afgenomen, daarbij tevens te regelen dat betrokken chauffeur of ondernemer niet meer voor een chauffeurspas of ondernemersvergunning in aanmerking komt;

verzoekt de regering voorts, deze maatregelen te laten ingaan uiterlijk 1 januari 2010 en de Kamer daarover te informeren voor 15 november 2009,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Aptroot en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (31521).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. De conclusie uit het AO over de taxiwetgeving van begin september was voor de GroenLinks-fractie glashelder: de liberalisering van de taximarkt is op een fiasco uitgelopen. Het is mooi om te zien hoe sociaaldemocraten, groenen en liberalen eensgezind tot dezelfde conclusie kwamen. Het is dan ook jammer dat de staatssecretaris een beetje op twee gedachten blijft hinken. Ze ziet ook wel in dat de taximarkt, zeker in de grote steden, een puinhoop is geworden, maar zij blijft tegen beter weten in hopen dat concurrentie op de prijs tot betere kwaliteit zal leiden. Het blijft mij een raadsel waar zij dat optimisme vandaan haalt. Wij zijn het erover eens dat er maatregelen nodig zijn om de boel op orde te krijgen. Omdat de staatssecretaris zelf nog niet genoeg stappen zet om de branche beter in het gareel te krijgen en de goeden van de kwaden te scheiden, zullen wij haar een handje helpen. Er is een keur aan moties langsgelopen, waarvan de nodige door mijn fractie zijn meeondertekend. De GroenLinks-fractie wil dat gemeenten capaciteitsbeleid kunnen voeren, vakbekwaamheidseisen voor chauffeurs in loondienst blijven bestaan, chauffeurspassen ingenomen kunnen worden, de Bibob gebruikt kan worden bij het taxibeleid en dat er fatsoenlijk geëvalueerd gaat worden.

Voorzitter, zelf wil ik graag nog een motie indienen over de leges. Ik kan u nu al zeggen dat het een seksneutrale motie is, ook tot uw grote opluchting, zie ik.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld dat de kosten van handhaving door gemeenten niet in de leges mogen worden verrekend;

overwegende dat het credo "de vervuiler betaalt" ook voor de taximarkt geldt;

verzoekt de regering, samen met de G4 een manier te vinden om de handhavingskosten (deels) door de markt zelf te laten betalen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (31521).

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb het gevoel dat wij met deze motie een wat aparte weg inslaan. Stel dat er een winkelcentrum is waar veel overlast is van hangjongeren en wij zetten daar extra handhaving op in. Gaan wij dan de kosten daarvan doorberekenen aan de winkeliers?

## Van Gent

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Nee, maar in de taximarkt vind ik het toch een ander verhaal. Het lijkt me dat daar best eens even serieus naar gekeken kan worden. Ik wacht het antwoord van de staatssecretaris af.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Voorzitter. De PvdA-fractie hoopt dat wij nu het juiste instrumentarium in de wet gaan opnemen om de taxibranche gezond te maken. Ik heb in mijn bijdrage tijdens het AO aandacht gevraagd voor de situatie in de middelgrote steden. Sommige steden, bijvoorbeeld Eindhoven, hebben al veel energie gestoken in het beter laten functioneren van de straattaxi. Eigenlijk is het ronduit sneu dat de staatssecretaris nu opnieuw alleen aan de G4 geld verstrekt. Valt daar nog een mouw aan te passen?

Kan de staatssecretaris nog een keer aangegeven hoe er vormgegeven zal worden aan de ondersteuning van de gemeenten bij de ontwikkeling van het nieuwe taxibeleid?

Dan wil ik ook nog twee moties indienen.

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de aanpassing van de Wet personenvervoer 2000 gemeenten de bevoegdheid geeft, van taxibedrijven te eisen dat zij zich organiseren in groepen;

overwegende dat handhaving via groepsvorming in de taximarkt een nieuw fenomeen is;

verzoekt de regering, een jaar na invoering van de nieuwe wet in samenwerking met de G4 een evaluatie van de nieuwe wet uit te voeren, waarin in ieder geval de volgende aspecten bekeken worden:

- effectiviteit van het groepsvormingmodel;
- bevoegdhedenverdeling wat betreft handhaving;
- excessen op standplaatsen;
- klachtenontwikkeling en afhandeling (landelijk en lokaal);
- verhouding vraag en aanbod nieuwe taximarkt;
- kosten handhaving voor gemeenten,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs, Aptroot en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (31521).

---

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende het verzoek van de G4 over het toepassen van de Wet Bibob;

overwegende dat gemeenten bevoegdheden hebben tot het toepassen van de Wet Bibob in diverse branches, waaronder horeca, prostitutie, bouw en aanbestedingen;

overwegende dat dit voor gemeenten zinvol is om de toetreding tot de eigen taximarkt te reguleren;

verzoekt de regering, samen met de betrokken partijen een voorstel te schrijven over het toepassen van Bibob door gemeenten ten behoeve van het toetreden van taxi's op de opstapmarkt van een gemeente en hierover nog dit jaar de Kamer te rapporteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Roefs en Aptroot. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (31521).

De heer **Roemer** (SP): Kan mevrouw Roefs mij uitleggen wat ze hiermee anders of meer wil dan ik met mijn motie beoog?

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik heb uw motie nog niet voldoende bekeken hiernaast. Ik ga dat zo meteen doen.

De **voorzitter**: U kunt ze altijd nog samenvoegen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Als eerste zijn er de moties van de heer De Mos. Hij verzoekt de regering te komen met een waterdicht systeem tussen Justitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat ervoor zorgt dat taxichauffeurs die zich misdragen, direct uit de taxi worden geweerd. Ik heb in de beleidsbrief aangegeven dat ik in gesprek ben met Justitie en dat wij nog dit jaar komen tot een systeem waarin Justitie veel eerder de informatie over de VOG, de Verklaring Omtrent Gedrag, aan de IVW zal toesturen. Ik heb u ook gezegd dat wij de werkwijze van de IVW zodanig gaan aanpassen dat zij, zodra zij bericht krijgt van Justitie, de taxipassen intrekt. De chauffeur krijgt dan de mogelijkheid om in beroep te gaan. Dat zal de werkwijze zijn. Dat is adequaat en slagvaardig. Ik denk dat daarmee de motie gekwalificeerd kan worden als een ondersteuning van beleid.

De heer De Mos heeft ook een motie ingediend waarin hij de regering verzoekt, ervoor te zorgen dat er een actief team van mystery guests komt dat met name de aanlooptaxi's, de zzp'ers, nauwlettend in de gaten houdt en bij wangedrag de taxipas van de chauffeur zal intrekken. Er wordt door de IVW al gebruikgemaakt van mystery guests als er signalen zijn dat er dingen aan de hand zijn die bij de zichtbare handhaving niet geïdentificeerd kunnen worden. Wat dat betreft wordt er dus al buitengewoon actief, waar dat nodig is, met mystery guests gewerkt. Ook hiervan zeg ik dat de motie het beleid ondersteunt.

Ik ga even in op wat niet voor de microfoon is uitgesproken, maar wat ik mevrouw Van Gent hoor zeggen. Zij heeft het in het tweede deel van het dictum, over "bij wangedrag direct de taxipas van de chauffeur zal intrekken". De taxipas wordt ingetrokken op het moment dat daarover van Justitie helderheid is, omdat

## Huizinga-Heringa

die pas is gekoppeld aan de VOG. Of dat ter plekke op dat moment kan gebeuren, moeten wij bekijken. Het kan echter wel heel erg snel.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Nog even over deze motie. Er staat dat de regering ervoor moet zorgen, terwijl wij natuurlijk in feite aan de gemeenten de mogelijkheid geven om zaken te regelen. Ik kan mij voorstellen dat de gemeente zegt dat iedere groep die een vergunning wil hebben, ervoor zorgt dat er met mystery guests wordt gewerkt. Ik vraag mij af of de regering juist zo iets specifiek moet afdwingen. Het is weer zo'n middel om iets te bereiken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Dan hebt u de motie nog iets nauwkeuriger gelezen met dat woordje dan ik heb gedaan. Ik heb haar opgevat als: daar waar de regering er een aandeel in heeft. Dat is via de IVW. Die doet de controle met mystery guests. Dat doet de IVW dus al, in samenwerking met de politie natuurlijk. Zo bezien is het dus niet uitsluitend de verantwoordelijkheid van de regering. Daar wilt u de vinger bij leggen, maar dat had ik er impliciet in gelezen.

Dan kom ik bij de motie van de heer Roemer. Hij verzoekt de regering om het voor gemeenten of andere overheden mogelijk te maken om een actief capaciteitsbeleid te voeren. Wij hebben daarover gesproken in het algemeen overleg. Ook toen heeft hij die vraag gesteld. Ook toen heb ik hem geantwoord dat het mogelijk is voor gemeenten om capaciteitsbeleid te voeren, omdat zij kunnen besluiten om het aantal vergunningen dat zij afgeven te beperken. Zij kunnen zelfs ook besluiten om eisen te stellen aan de grootte van de groep. Op die manier voer je in feite een capaciteitsbeleid. Wij willen natuurlijk niet terug – en daar wees de heer Mastwijk ook op – naar de situatie van voor 2000. Het is niet voor niets dat geprobeerd is om de taximarkt te verbeteren. Met de liberalisering is dat niet gelukt. Mevrouw Van Gent dacht dat ik daar niet van overtuigd was, maar ik ben daar juist heel erg van overtuigd. Ik ben er ook van overtuigd dat er veel moet gebeuren. Ik doe ook veel. De situatie van voor 2000 was echter niet ideaal. Laten wij die tijd niet romantiseren.

De heer **Roemer** (SP): Dit is een verkeerde voorstelling van zaken. Ik wil niet terug naar de oude situatie. Dat heb ik de heer Mastwijk heel duidelijk uitgelegd. Handel in vergunningen moeten wij te allen tijde voorkomen. Het is aan de gemeenten om die al dan niet uit te delen en aan niemand anders. Er kan dus niet in vergunningen worden gehandeld.

Terecht zegt de staatssecretaris dat de gemeenten een capaciteitsbeleid voor standplaatsen kunnen voeren en de grootte van de groep kunnen bepalen. De gemeente kan echter de niet de totale taxicapaciteit voor bijvoorbeeld de gehele stad Amsterdam bepalen. Dat is juist waar deze motie over gaat: ervoor zorgen dat er voor bijvoorbeeld het hele gebied van Amsterdam een bepaalde taxicapaciteit geldt. Tegen de heer Mastwijk zeg ik nog dat dat in 2001 bij amendement door het CDA en ChristenUnie is voorgesteld. Ik herhaal nu dus datgene wat men destijds wilde.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De gemeente kan een capaciteitsbeleid voeren in de zin die u schetst. De gemeente kan namelijk het vergunningplichtige gebied

geografisch bepalen. Het gemeentebestuur kan dus zeggen: in het gehele gebied van Amsterdam is men vergunningplichtig. Natuurlijk kan men de vergunningplicht het beste handhaven met controle bij de standplaatsen, maar de vergunningplicht kan ook voor het gehele gebied van Amsterdam gelden. Het gemeentebestuur kan dus besluiten dat de eisen die gesteld kunnen worden met betrekking tot de grootte en het aantal van de groep voor het geografische gebied van de stad gelden. Wat de heer Roemer zojuist zei, is dus mogelijk met het voorgestelde beleid.

De heer **Roemer** (SP): Hiermee komen wij aan het punt waarover wij in het debat van mening verschilden. De taskforce taxi zegt dat dit niet het geval is. Als de staatssecretaris toch van mening is dat de gemeente Amsterdam voor het gehele grondgebied van Amsterdam capaciteitsbeleid in kwantitatieve zin kan voeren, wil ik dat nu bevestigd hebben. Dan trek ik de motie in. Echter, ik weet aan de hand van de opmerkingen in het debat en die van de taskforce dat dit niet is afgesproken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is mogelijk om vergunningen te geven voor de standplaatsen. Het is ook mogelijk om een vergunning te geven voor een bepaald gebied. De gemeente kan de grootte van dat gebied bepalen. Het is dus mogelijk om capaciteitsbeleid te voeren door eisen te stellen met betrekking tot het aantal groepen en de grootte van de groep.

De heer **Mastwijk** (CDA): Mij is ontgaan wat na dit korte debat het oordeel van de staatssecretaris over deze motie is.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik ontraad aanneming van deze motie.

De heer **Roemer** (SP): Nu snap ik er niets meer van. Bij de bespreking van de andere moties zei de staatssecretaris: het is gebleken dat dit kan en deze moties zijn dus een ondersteuning van het beleid. Nu zegt de staatssecretaris dat hetgeen ik voorstel eigenlijk ook al kan, maar toch raadt zij aanneming van de motie af.

De **voorzitter**: Omdat zij misschien overbodig is. Ik weet het ook niet.

De heer **Roemer** (SP): Nou, dat gold dan niet voor de twee andere moties tijdens het vorige VAO. Dit lijkt mij dus sterk.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij hebben hier al heel veel over gesproken, maar ik kan de motie ook overbodig noemen.

De heer **Roemer** (SP): Ik vind: gelijke monniken, gelijke kappen. Bij het VAO dat wij hiervoor hadden, zei u over twee ingediende moties: het gevraagde doen wij al en dus zijn zij een ondersteuning van het beleid. Waarom zeg ik dit? Een dergelijk beoordeling van de motie verandert het stemgedrag van de coalitiepartijen. Als de staatssecretaris de motie als ondersteuning van het beleid beschouwt, kunnen de coalitiepartijen ervoor stemmen. Als zij de motie ontraadt of overbodig verklaart, zullen zij tegen stemmen.

## Huizinga-Heringa

De **voorzitter**: Als wij nu toch op de techniek ingaan: u kunt deze toezegging incasseren en de motie intrekken.

De heer **Roemer** (SP): U zult later begrijpen waarom ik haar niet intrek.

De **voorzitter**: Als ik groot ben?

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik zie dat de verarring zelfs u te veel wordt. De verarring is ook groot. Ik heb zojuist al bij interruptie gezegd dat ik sympathiek sta tegenover een vorm van capaciteitsbeleid, maar ik kan niet overzien wat de effecten zijn van zowel het oordeel dat de motie een ondersteuning van het beleid is als van het oordeel dat aanneming ervan wordt ontraden. Ik vraag de heer Roemer om de motie aan te houden. De staatssecretaris vraag ik om alle ins en outs van het capaciteitsbeleid inclusief het gevaar van handelen in vergunningen nog eens op een rij te zetten, want ik ben het spoor ook bijster.

De **voorzitter**: De heer Roemer denkt hierover na.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik kan nog wel een verklaring voor mijn opmerkingen geven. Wat mij brengt tot het niet aanraden van het aannemen van deze motie is het gebruik van het woordje "actief" capaciteitsbeleid. De gemeente kan niet elke taxi van haar grondgebied weren. Dat heeft te maken met een zaak die de heer Mastwijk in het algemeen overleg aan de orde stelde. Hij vroeg: als er nu een taxi uit Leeuwarden komt en zijn vrachtje in Amsterdam wil afleveren, wordt die dan door agenten in Amsterdam tegengehouden? Dat is niet zo.

De **voorzitter**: Dank u wel. Wij gaan het AO echt niet overdoen. Wij gaan door met de volgende motie.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. De heer Roemer heeft op stuk nr. 29 een motie ingediend waarin de regering wordt verzocht om de IVW en/of de politie en de Belastingdienst meer controles in de grensregio te laten uitvoeren. Er is veel gedaan in de grensstreken. In mei en juni zijn er geïntensiverde controles geweest. Tijdens het AO heb ik toegezegd dat ik nog eens de mogelijkheden voor extra capaciteit zal bekijken. Ik zal daar binnen een maand op antwoorden. Die belofte staat nog steeds. Die brief heeft de Kamer te goed.

Als het gaat over de politie of de Belastingdienst, moeten wij natuurlijk bij die ministeries zijn. Wat moet ik nou toch zeggen? Ik wil natuurlijk de heer Roemer graag tegemoetkomen en ik begrijp zijn gevoeligheid als het gaat over ontraden of overbodig of ondersteuning beleid. Ik heb hem toegezegd dat ik kom met een brief om de Kamer te zeggen hoe ik daarmee omga. Laat ik de heer Roemer dan vragen de motie aan te houden tot hij die brief heeft gehad. Dan zeg ik niet dat zij overbodig is.

De heer **Roemer** (SP): De motie, die door de meerderheid van de Kamer is ondertekend, geeft u een boodschap mee met wat voor brief u moet komen. U zegt dat u uw best gaat doen, dat u gaat overleggen en dat u komt met een brief. Dat zegt echter niets over de inhoud en de uitkomst van de brief. De meerderheid van de Kamer wil u nu juist een boodschap meegeven zodat u weet met wat voor brief u moet komen.

Nog een opmerking over de politie en de Belastingdienst: bij mijn weten spreekt het kabinet met één mond. Ik heb geen zin om drie VAO's aan te moeten vragen omdat de Belastingdienst of de politie er ook graag bij betrokken moet worden.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Dan kom ik bij de motie van de heer Roemer, ook ondertekend door de leden Van Gent en Aptroot, waarin de regering wordt verzocht om zo snel mogelijk ook gemeenten de mogelijkheid te geven de Wet Bibob te gebruiken bij hun taxibeleid.

Ik dacht dat mevrouw Roefs op datzelfde onderwerp een motie had ingediend. In mevrouw Roefs' motie wordt de regering verzocht met betrokken partijen een voorstel te schrijven over het toepassen van de Wet Bibob door gemeenten ten behoeve van het toetreden van taxi's op de opstapmarkt van de gemeente en hierover nog dit jaar de Kamer te rapporteren.

In het dictum zie ik niet heel veel verschil tussen de moties, maar in de overwegingen wel. In de overwegingen zie ik dat de heer Roemer spreekt over de mogelijkheid om taxivergunningen in te trekken of te weigeren indien chauffeurs of taxiorganisaties niet van onbesproken gedrag zijn. Die wens leidt tot de wens gemeenten de mogelijkheid te geven de Wet Bibob te gebruiken.

In de motie van mevrouw Roefs gaat het over het reguleren van de toetreding tot de eigen taximarkt. De Wet Bibob zou inderdaad de mogelijkheid kunnen geven aan gemeenten om, als zij een bepaalde groep een vergunning geven, de bestuurders van die groep via de Wet Bibob te laten controleren. Ik ben wel bereid – dat is ook wat de motie van mij vraagt – met Binnenlandse Zaken en Justitie in overleg te gaan om te kijken of wij de gemeenten die mogelijkheid kunnen geven. Wat betreft de motie van de heer Roemer zeg ik erbij dat het met die wijziging niet mogelijk is voor gemeenten om dan een taxipas van een chauffeur die bij die groep is aangesloten in te nemen. De Wet Bibob geeft de gemeenten de mogelijkheid om de bestuurders van de groep door te lichten, maar niet de mogelijkheid om alle aangesloten chauffeurs te bekijken. Die verantwoordelijkheid ligt bijvoorbeeld bij de IVW, waarbij het dan gaat om het afgeven van de taxipas of de chauffeurspas. Men kan natuurlijk de moties in elkaar schuiven, want in beide moties wordt hetzelfde gevraagd. Ik ben bereid om in overleg te gaan. De motie kan echter niet leiden tot het doel dat staat in de overwegingen van de motie-Roemer.

Ik kom op de motie-Aptroot, waarin de regering wordt verzocht af te zien van het voornemen om de vakbekwaamheidseisen voor straattaxichauffeurs in loondienst te laten vervallen. Dat gebeurt echter niet; de vakbekwaamheidseisen blijven staan, ook voor de chauffeurs in loondienst. Of men voldoet aan de vakbekwaamheidseisen wordt nu getoetst door het wettelijk rijksgetuigschrift. Het zou in de toekomst mogelijk kunnen worden dat de vakbekwaamheidseisen worden getoetst door een examen dat de sociale partners afspreken en dat in de cao wordt geregeld. Dat is de mogelijkheid die ik geef in de wet. Op dit moment verandert er niets. Er verandert alleen iets als de sociale partners met een goede cao komen waarin een opleiding wordt voorgesteld die tenminste de vakbekwaamheidseisen oplevert die wettelijk verplicht zijn, en het zou mooi zijn als het nou wat meer is. Dan kan ik besluiten om niet

## Huizinga-Heringa

meer te toetsen via het wettelijk rijksgetuigschrift. Het Sociaal Fonds Taxi kan dan via de cao toetsen.

De heer **Aptroot** (VVD): In de zin voor het verzoek staat: "de vakbekwaamheidseisen en het wettelijk rijksgetuigschrift handhaven". Ik had het misschien voor de duidelijkheid ook nog even in het dictum moeten zetten, maar ik dacht dat het wel duidelijk was. Ons meningsverschil komt erop neer, dat wij niet willen dat sociale partners maar wat gaan regelen. Wij zeggen dat het een rommeltje is in de markt. De eisen zijn vastgesteld en gelden voor iedereen. Het kan niet zo zijn dat sociale partners het wat soepeler zouden kunnen regelen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Nee, maar het punt is dat zij ook blijven eisen. Wanneer sociale partners in overleg met de taxibranche, die heel goed weet welke eisen hij zou willen stellen aan de chauffeurs, komen tot goede eisen en een goede opleiding, dan ben ik wel bereid daarvoor ruimte te geven. Ik bedoel dus niet dat de sociale partners met een afgewaaid voorstelletje komen of gaan sjoemelen. Precies vanwege het gevaar dat u ziet, heb ik niet gezegd dat wij het zo zouden gaan doen. Juist omdat ik wil toetsen dat het inderdaad een goede opleiding is en dat het goede eisen zijn, minstens zo goed als wat in de wet wordt geregeld, heb ik gezegd dat ik het wil toetsen voordat ik dat doe.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik denk dat het in ieder geval duidelijk is dat wij een meningsverschil hebben. De Kamer moet maar een uitspraak doen.

De **voorzitter**: Wij gaan naar de volgende motie van de heer Aptroot.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In de volgende motie van de heer Aptroot wordt de regering verzocht om in overleg met de gemeenten en de Inspectie Verkeer en Waterstaat een regeling op te stellen, waarbij door de inspectie, al dan niet op verzoek van de gemeente, na een zware misdraging of herhaalde kleine misdragingen, de chauffeurspas wordt afgenomen. Dat moet dan op tijd gebeuren. In de huidige criteria voor de Verklaring Omtrent Gedrag wordt gekeken naar beroepsgerelateerde delicten, zoals het rijden onder invloed. Ook zware feiten zoals zedendelicten worden meegenomen. Met die VOG wordt veel getoetst. Daarboven kan de gemeente ook nog aanvullende eisen stellen bij de groepsvorming. Zo kan de gemeente als eis opstellen in de groepsvergunning dat door onbehoorlijk gedrag naar de reiziger toe de vergunning van de groep wordt ingetrokken. Ik aarzel om nog kleinere misdragingen reden te laten zijn om de taxipas in te trekken. Je zou dan komen op dingen als fout parkeren. Dat lijkt mij geen reden om de taxipas in te trekken. Wat aan de VOG gerelateerd is, is al behoorlijk wat. Daarnaast zegt de heer Aptroot in zijn motie dat de chauffeur niet meer voor de chauffeurspas in aanmerking kan komen. Dat is een soort beroepsverbod, waar ik, eerlijk gezegd, nu niet direct voorstander ben. Bovendien betreft het zaken die wat betreft de strafmaat door Justitie worden geregeld, in de zin van hoe lang men die VOG dan kwijt is. Nu geldt dat men die kwijt is voor vijf jaar en bij zware overtredingen kan dat twintig jaar zijn. Dat is in een werkzaam leven toch een heel lange tijd. Ik zou de motie dan ook willen ontraden.

De motie van mevrouw Van Gent verzoekt de regering om samen met de G4 een manier te vinden om de handhavingskosten deels door de markt zelf te laten betalen. Die manier is al gevonden, namelijk via de leges. De eerste overweging van de motie luidt dat de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat heeft gesteld dat de kosten van handhaving door gemeenten niet in de leges mogen worden geregeld. Ik kreeg van mijn attente ambtenaren nog even de uitdraai van het AO. Daarin heb ik gezegd dat de gemeenten juist wel die leges kunnen gebruiken voor de handhaving. Eerlijk gezegd denk ik dat wat mevrouw Van Gent vraagt al geregeld is en dat daardoor haar motie overbodig is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Totaal overbodig?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Totaal wil ik niet zeggen, maar toch wel overbodig.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik val hier in voor mijn collega, dus ik wil het wel even met hem overleggen, maar ik neem de woorden van de staatssecretaris zeer serieus. Ik zal zeker voor de stemming laten weten of wij deze motie handhaven.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik stel de staatssecretaris dezelfde vraag die ik net stelde aan mevrouw Van Gent. Betekent dit nou dat bij overlast in een winkelcentrum de kosten van handhaven ook op de winkeliers kunnen worden afgewenteld via de leges? Volgens mij is dat een novum, maar ik kan het mis hebben.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: In dit geval heeft degene die de vergunning krijgt er zelf baat bij dat er goed gehandhaafd wordt, want een taxibedrijf dat een vergunning krijgt om in Amsterdam een taxi te mogen exploiteren, heeft er ook baat bij dat er gehandhaafd wordt en dat taxi's die geen vergunning hebben daar niet rondrijden. In die zin vind ik de vergelijking met de winkelier niet terecht. Ik denk dat dit een goede manier is om een deel van die handhaving te bekostigen. Daarbij zijn er ook nog regels voor welke handhaving door inkomsten uit leges bekostigd mag worden; dat geldt niet voor alle handhaving.

In haar motie verzoekt mevrouw Roefs om een jaar na invoering van de nieuwe wet in samenwerking met de G4 een evaluatie uit te voeren. De motie vermeldt ook een aantal dingen dat bekeken moet worden. Dat lijkt mij op zich allemaal heel erg goed. Aan de ene kant ben ik het met mevrouw Roefs eens dat de normale termijn van vijf jaar in dit geval wel heel erg lang is. Aan de andere kant vind ik een jaar wel heel erg kort. Wij moeten de gemeenten en de taxibranche enigszins de tijd geven om zich aan te passen aan de nieuwe regelgeving. Er moet ook voldoende materiaal zijn om een oordeel op te kunnen baseren. Dus als ik in plaats van een jaar twee jaar mag lezen – ik word nu heel voorzichtig, want de motie overnemen is ook zo flauw aangezien ze dan niet meer in stemming komt – dan laat ik het oordeel aan de Kamer over.

De **voorzitter**: Mevrouw de staatssecretaris, overnemen kan niet bij een motie, wel bij een amendement als de Kamer ermee akkoord gaat.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Kijk eens aan, dan is



## Huizinga-Heringa

die mogelijkheid helemaal afgesneden. Laat ik het zo zeggen: als mevrouw Roefs er twee jaar van maakt, vind ik het een uitstekende motie.

De **voorzitter**: En dan laat u het oordeel over aan de Kamer.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Exact.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik dank de staatssecretaris voor haar beantwoording. De stemmingen over de moties zijn volgende week dinsdag.

De vergadering wordt van 16.15 uur tot 18.00 uur geschorst.

---

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 9 september 2009 over **dotter-interventies, ICD's en concentratie kinderhartchirurgie**.

De **voorzitter**: Dames en heren op de tribune! U hebt een drukke dag gehad, maar ik heb de vergadering geopend. Dat betekent dat wij nu in het parlement gaan doen wat u vanmorgen zelf in uw parlement hebt gedaan. Nu is het dit parlement. Aan de orde is een verslag van een algemeen overleg over dotter-interventies. Dit debat is aangevraagd door de heer Van Gerven. Hij krijgt nu het woord. De spreektijd is bij dit soort debatten altijd twee minuten. Inmiddels zijn er vijf Kamerleden, want de heer Boelhouwer komt nu binnen. Wij kunnen dus de indiening van een motie ondersteunen.

De heer **Jasper van Dijk** (SP): Kan ik dan weggaan?

De **voorzitter**: Nee, dan moet u nog even tekenen. Blijf nou maar even. Het is voor ons allemaal leuk dat u er even bij bent, mijnheer Van Dijk.

Het woord is aan de heer Van Gerven.

□

De heer **Van Gerven** (SP): Voorzitter. Ik heb dit verslag algemeen overleg aangevraagd nadat wij intensief hebben gediscussieerd over de hartinterventies en over de vraag of deze wel of niet uit de Wet op bijzondere medische verrichtingen moeten worden gehaald. De SP-fractie is blij met de uitkomst van dit debat, waarin de minister een standstill heeft afgekondigd. Voorlopig zullen de dotterinterventies en ICS-ingrepen binnen de WBMV blijven.

Toch moet naar onze mening nog volstrekte helderheid over één punt worden gegeven, namelijk over het moment waarop de genoemde interventies wel uit kunnen stromen. Wij willen dan ook de volgende motie indienen. Wordt deze motie aangenomen, dan kan uitstroom pas plaatsvinden als er een deugdelijk registratiesysteem is en als aan de hand daarvan een kwalitatief oordeel kan worden geveld over de uitstroom.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat een goede registratie van de resultaten van cardiale interventies en ingrepen wezenlijk is voor het borgen van een goede kwaliteit van zorg;

spreekt uit dat een verplichte kwalitatieve en kwantitatieve registratie en publicatie van de resultaten van cardiale interventies en ingrepen wenselijk zijn;

verzoekt de regering, dit te bewerkstelligen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gerven en Leijten. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 5 (32123-XVI).

Er hebben zich geen andere sprekers gemeld. Dat betekent dat er ook geen andere moties meer worden ingediend. Ik zie dat de minister meteen kan antwoorden.

□

Minister **Klink**: Mevrouw de voorzitter. Wij hebben inderdaad gesproken over de hartinterventies, het dotteren, de PCI's en de ICD's alsmede over de mate waarin deze uit de WBMV kunnen stromen en over de vereisten die daaraan kunnen worden gesteld.

De voorwaarden die de heer Van Gerven nu verbindt aan het wegnemen van het wettelijk kader van de WBMV zijn uitdrukkelijk besproken tijdens het algemeen overleg. Ik heb er toen op gewezen dat ik in elk geval wil dat een wettelijke meldingsplicht voor nieuwe aanbieders is gecreëerd. Zij moeten daarbij aantonen dat zij voldoen aan de kwaliteitscriteria die in de richtlijnen van de beroepsgroep besloten liggen. Een van de elementen van die kwaliteitscriteria is het getalscriterium van 600. Ten eerste moet de nieuwe aanbieder kunnen aantonen dat hij naar die 600 toe groeit binnen een periode die niet meer dan drie jaar zal beslaan. Ten tweede moet de kwaliteitsregistratie ontwikkeld zijn. Er moeten dus goede prestatie-indicatoren zijn, met inzicht in de kwaliteit van het aanbod dat zich aftekent. Ten derde moet er duidelijkheid zijn over de indicatiestelling om overbehandeling te voorkomen.

Als je deze drie tezamen neemt, blijkt naar mijn mening dat ik ruimschoots voldoe aan hetgeen de heer Van Gerven in zijn motie vraagt, namelijk dat er een registratiesysteem komt. Sterker nog, de heer Van Gerven krijgt meer dan hij vraagt, want ik heb met deze drie criteria een behoorlijk zware voorwaardelijkheid gecreëerd inzake het straks niet meer verlenen van vergunningen. Het uitstromen uit de WBMV zal dan gepaard moeten gaan met registratie in plaats van met vergunningen. In die zin is het een beetje lastig om te zeggen dat de motie niet moet worden aangenomen, want ik zie haar eerder als een ondersteuning van het beleid. Bij dit soort dingen heb ik altijd een wat ongemakkelijk gevoel dat een motie moet worden