

De heer **Slob** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik heb een vraag gesteld over de aansluiting van andere apparatuur, onder meer in verband met eventuele invoering van de kilometerheffing. Ik vind het antwoord dat de minister daarop gaf niet helemaal bevredigend. Zij geeft in feite aan dat het technisch gezien wel moet kunnen, maar zij vreest nog mogelijke fraudegevoeligheid. Zelf heb ik niet zoveel behoefte om in de Kamer de techniek in te duiken. Dat is ook niet onze taak. Vanuit onze politieke verantwoordelijkheid wil ik daarentegen wel het een en ander opmerken. Dat doe ik in de vorm van een motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- het wenselijk is dat het digitale controleapparaat ook geschikt is voor aansluiting op andere relevante apparatuur, zodat het bijvoorbeeld ook kan worden gebruikt voor de bepaling van de kilometerheffing;
- op korte termijn naar verwachting op grond van een Europese richtlijn inzake interoperabiliteit eisen worden gesteld aan apparatuur voor wat betreft gebruiksheffingsmethoden;
- voorkomen moet worden dat transportondernemingen direct na de invoering van de digitale tachograaf onnodig extra moeten investeren voor de bepaling van de kilometerheffing;

verzoekt de regering, bij de ontwikkeling van het digitale controleapparaat zodanig te anticiperen op de invoering van de kilometerheffing, dat onnodige extra investeringen voor de transportsector achterwege kunnen blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Slob, Dezentjé Hamming, Verdaas en Jager. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (29366).

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb de minister gevraagd of zij al wat zicht heeft op de financiële gevolgen voor het bedrijfsleven. Bovendien heb ik gevraagd of wij er in ieder geval van kunnen uitgaan dat de hele operatie budgettair positief zal zijn voor het bedrijfsleven.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik begin even met de motie. Op dit ogenblik laten de voorschriften van de verordening niet toe dat je het digitale controleapparaat ook gebruikt voor bijvoorbeeld de kilometerheffing. Dit is vanwege de techniek. Je moet het apparaat namelijk gesloten houden zodat er geen fraude mee gepleegd kan worden. Een aantal andere zaken, bijvoorbeeld de boordcomputer, kun je er wel op aansluiten. In de ontwikkeling van het apparaat kunnen dus nog allerlei zaken worden toegevoegd die voor de transportonderneming van belang zijn.

De kilometerheffing is daarentegen op een totaal andere techniek gebaseerd. Wellicht dat het in 2012 wel zal kunnen als wij een geharmoniseerd apparaatje uit de EU hebben. Op dit ogenblik kan het nog niet en zouden wij de verordening vanwege de technische voorschriften moeten wijzigen. Dit kan niet op korte termijn. Ik zal de motie echter meenemen, want ik vind het ook belangrijk dat wij voorkomen dat het bedrijfsleven onnodige investeringen moet doen. Ik sta sympathiek tegenover de motie, maar ik vraag het begrip van de Kamer dat ik haar meeneem voor de toekomst omdat het vanwege de technische eisen van de verordeningen nog niet kan.

De heer Slob vroeg voorts wat de voordelen voor het bedrijfsleven zijn. Op dit ogenblik bedragen de administratieve lasten van het huidige analoge systeem bijna 42 mln euro. De administratieve lasten van het digitale systeem worden geschat op 28 mln euro. Ik denk dat dit aanmerkelijk scheelt. Ook de handhaving zal goedkoper zijn en daardoor kunnen wij meer auto's controleren. Dit zal de verkeersveiligheid ten goede komen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Voorziening om ter uitvoering van besluiten van instellingen van de Europese Unie regels te kunnen stellen ten aanzien van buitenlandse schepen (Wet buitenlandse schepen); Nota van wijziging in verband met afstemming onderhavig voorstel met voorstel wijziging Havenbeveiligingswet (29394);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) (29400);**

- **het wetsvoorstel Uitvoering van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129), alsook van andere besluiten van volkenrechtelijke organisaties met betrekking tot de beveiliging van havens (Havenbeveiligingswet) (29468).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik ben deze dag begonnen met een stukje hardlopen langs het strand van Scheveningen aan de Noordzee. Daarbij zag ik de schepen langs de kustlijn varen. Dit deed ik om in de stemming te komen voor deze belangrijke dag.

Deze wetsvoorstellen zijn belangrijk voor de veiligheid van ons allemaal, ook belangrijk voor het

Van Hijum

milieu en hebben niet in de laatste plaats consequenties voor de scheepvaart, de zeescheepvaart in het bijzonder. Het is dus goed dat wij deze zaken nu met elkaar bespreken.

Ik begin met een aantal opmerkingen over de Havenbeveiligingswet, vervolgens over de havenontvangstinstallaties en ten slotte over de Wet buitenlandse schepen.

Terroristische aanslagen hebben ons land bewust gemaakt van de noodzaak tot beveiliging, ofte wel het inventariseren van veiligheidsrisico's en het bewust omgaan met die risico's. Ook het voorstel voor een Havenbeveiligingswet moet in dit licht worden gezien. Er worden autoriteiten aangewezen, analyses uitgevoerd, plannen opgesteld en certificaten uitgegeven. De CDA-fractie kan instemmen met deze systematiek, die in de gehele EU gecoördineerd wordt ingevoerd. Wij hebben wat dat betreft overigens ook niet veel keus.

Het wetsvoorstel over de havenbeveiliging betreft vooralsnog een beperkt aantal onderdelen van de totale logistieke keten. Het gaat met name om havenfaciliteiten waar zeeschepen laden of lossen of waar passagiers van en aan boord gaan. Ook de binnenvaart en het wegvervoer zullen te maken krijgen met de gevolgen van aangescherpte regelgeving van de desbetreffende havenfaciliteiten. Immers, daar worden goederen overgeslagen. Bovendien zal de Europese regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, het spoor en de binnenvaart per 1 januari 2005 worden aangescherpt. Ik doel hierbij op de security-aspecten. Graag nodigen wij de minister uit om in bredere zin aan te geven op welke wijze er de komende tijd gewerkt wordt aan de beveiliging in de logistieke keten, waarbij er ook aandacht is voor dit soort intermodale aspecten. Welke voorstellen en initiatieven kan de Kamer op dat terrein de komende maanden of jaren dus nog verwachten?

De CDA-fractie vindt het van groot belang dat deze wet geen papieren tijger wordt van risicobeoordelingen, veiligheidsplannen en -certificaten. Uiteindelijk gaat het erom, risico's op tijd te signaleren en proactief te handelen om de risico's zoveel mogelijk te beheersen. Daartoe is het belangrijk dat risicovolle ladingen op tijd gedetecteerd wordt, dat daarover informatie wordt uitgewisseld en dat

er zo nodig wordt opgetreden. Kan de regering aangeven op welke wijze bijvoorbeeld containers met een verhoogd risico geselecteerd en onderzocht worden in de territoriale wateren, voordat die de havens bereiken? Waarom wordt er niet veel meer gebruik gemaakt van technologische middelen, zoals container-scans en beveiligde containers? Daarmee kunnen ongeoorloofde praktijken en criminaliteit aangepakt worden. In dit licht vragen wij de minister om te reageren op het bericht dat de containerscanners voor Rotterdam weliswaar 15 mln euro hebben gekost, maar wel 88 mln extra hebben opgeleverd aan belastingen en douane-inkomsten. Wat dit betreft, is het een gunstige kosten-batenverhouding.

In mijn fractie bestaat er grote zorg over het (schijnbaar) ontbreken van uniformiteit in de toepassing van de regels door de ongeveer 350 havenfaciliteiten. Om die reden bestaat er bij de binnenvaart- en zeevaartsector de vrees voor een oerwoud aan procedures en formulieren. Men vreest ook dat dezelfde gegevens steeds opnieuw aangeleverd moeten worden. De regering zegt dat de ontwikkelde port facility tool kit voldoende garanties en waarborgen biedt voor die uniformiteit. Uit de sector zelf krijgen wij echter andere geluiden te horen. Wij vragen dus nadrukkelijk aan de minister om aan te geven op welke wijze volgens haar die uniformiteit gewaarborgd kan worden.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. Waarin ziet de heer Van Hijum het grootste gevaar in onze haven?

De heer **Van Hijum** (CDA): Waarin ik het grootste gevaar in onze haven zie?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Ik zal mijn vraag toelichten. De heer van Hijum had het net uitgebreid over containers en de scanning ervan om te kijken wat er binnenkomt. Wij het hebben over de havenbeveiliging. Waarin ziet hij het grootste gevaar? Schuilt dat volgens hem met name in de binnenkomende goederen? Ziet hij ook nog andere gevaren?

De heer **Van Hijum** (CDA): Er zijn natuurlijk meerdere gevaren. Het aardige van de systematiek is dat die zorgvuldig worden geanalyseerd en opgespoord voordat er een pakket

aan maatregelen voor wordt geformuleerd. Het gevaar schuilt natuurlijk deels in risicovolle ladingen en in het gegeven dat onwelwillende mensen daarvan op een vervelende manier gebruik kunnen maken.

Mevrouw **Gerkena** (SP): Schuilt er volgens de heer Van Hijum ook een gevaar in de toegankelijkheid van de haven? De haven ligt open en bloot, dus iedereen kan naar binnen lopen. Deze economisch belangrijke ader kan door middel van een aanslag gemakkelijk worden lamgelegd.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is inderdaad een risico. Daarom zijn wij deze regels aan het vaststellen, volgens mij. Daarom bepalen wij uitgebreid per havenfaciliteit wat de risico's zijn, ook van de toegankelijkheid. Een niveau van veiligheidswaarborgen is geformuleerd. Naarmate de risico's toenemen, neemt het aantal maatregelen ten aanzien van havenfaciliteiten toe. Ik hoop dat wij de risico's zodoende op een goede manier kunnen beheersen. Het is ook van belang dat een goed evenwicht wordt bewaard tussen de maatregelen die je neemt en de risico's die je loopt. Je wilt mensen namelijk niet opzadelen met procedures en voorwaarden die zij als overbodige ballast ervaren.

Ook met het tweede voorstel inzake de havenontvangstinstallaties kan de CDA-fractie instemmen. Centrale punten hierin zijn de verplichting voor schepen om afval af te geven en een systeem voor indirecte financiering oftewel kostendeckering via aparte tarieven in plaats van directe tarieven voor inzameling en verwerking van afval. Het percentage van die indirecte financiering wordt niet in de wet bepaald, maar het systeem van indirecte financiering prikkelt schepen in ieder geval wel om het afval daadwerkelijk in de havens af te geven. Het wetsvoorstel is dan ook belangrijk voor het voorkomen van lozing van oliehoudend en ander afval op zee. Dat is weer van groot belang voor de Nederlandse kust en het zeemilieu.

Onze fractie is zeer teleurgesteld over het feit dat het niet is gelukt om binnen Europa overeenstemming te bereiken over een sluitend systeem voor inzameling en verwerking van afval via volledige indirecte financiering. Het lijkt erop dat elk



De heer Van Hijum (CDA)

© M. Sablerolle ± Gouda

land zijn eigen systeem en mate van indirecte financiering kiest. De richtlijn bevat wat dat betreft geen materiële eis. Ook in de onderhandelingen over de uitwerking van de richtlijn kon geen overeenstemming tussen de lidstaten worden bereikt. Europa laat zich hier in onze ogen niet van zijn beste kant zien. Wel is een ondergrens van 30% indirecte financiering afgesproken. Die grens hanteert de minister ook. De minister zegt tegelijkertijd dat zij in de onderhandelingen wel heeft ingezet op 100% indirecte financiering. Kan zij nogmaals duidelijk uitleggen welke bezwaren andere lidstaten hiertegen hebben? In Europees verband kan immers een level playing field worden gegarandeerd. Welke mogelijkheden ziet de minister om de komende tijd in de Raad vooruitgang te boeken in dit dossier? De CDA-fractie wil dat Nederland zo snel mogelijk het systeem van 100% indirecte financiering hanteert. De belangrijkste reden om daar nu van af te zien, is de wijze van implementatie van de richtlijn in Vlaanderen. Dat maken wij tenminste uit de toelichting op. In Vlaanderen wordt het systeem van de waarborgsom gehanteerd. Gelet op de scherpe concurrentie tussen de havens van Antwerpen en Rotterdam, hebben wij begrip voor de afweging van de regering. Wij vinden wel dat de minister moet inzetten op een

stevige aanpak van de Vlaamse "ondermijning" van de richtlijn en van de verdere harmonisatie in Europees verband. Welke stappen gaat de minister concreet zetten?

Wij kunnen voor het overige instemmen met de voorgestelde jaarlijkse beoordeling van het percentage voor de indirecte financiering en verwachten dat het parlement tijdig over het voornemen van de regering wordt geïnformeerd, zodat het daadwerkelijk wordt betrokken bij de afweging. De minister heeft al toegezegd dit te doen.

De CDA-fractie hecht eraan dat rederijen en schepen zelf verantwoordelijkheid nemen voor een goede bedrijfsinterne milieuzorg. Dit doen zij in veel gevallen gelukkig al. Artikel 6a biedt de mogelijkheid om bij of krachtens AMvB de hoogte van de bijdrage te beïnvloeden voor schepen die door het gebruik van een eigen milieuzorgsysteem, ontwerp, uitrusting en exploitatie significant minder scheepsafval produceren. Dat betekent concreet dat schepen of rederijen die hun zaken goed op orde hebben, een korting kunnen krijgen. De criteria hiervoor zijn nog niet vastgesteld. Dat moet in internationaal verband gebeuren. De CDA-fractie dringt erop aan dat die criteria spoedig worden uitgewerkt. Kan de minister toezeggen dat zij zich hiervoor zal

inzetten? Wanneer denkt zij de AMvB aan de Kamer te kunnen voorleggen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil nog even terugkomen op het vermeende concurrentienadeel ten opzichte van de haven van Antwerpen. Kunt u aangeven welke cijfermatige informatie van de minister u ervan overtuigd heeft dat het nadeel zo groot is dat u niet direct wilt overgaan tot 100% indirecte financiering?

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister geeft duidelijk aan dat het hierbij gaat om kosten. België kiest voor de methode van de waarborgsom. Dat betekent dat je geld terugkrijgt op het moment dat je het afval niet inlevert. Dat betekent ook dat geen sprake is van een vorm van indirecte financiering. Dat kan een kostennadeel opleveren voor de Nederlandse havens. Ik heb er begrip voor dat de minister in de uitwerking van deze richtlijn rekening houdt met de concurrentiepositie van de Nederlandse havens. Als men dan gezamenlijk tot de conclusie komt dat het op dit moment niet verstandig is, hebben wij daarvoor begrip.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Bent u het met mij eens dat de minister het niet cijfermatig onderbouwt en niets zegt over prijselasticiteit, maar dat in een rapport van de Erasmus Universiteit wel staat dat de effecten zo ontzettend beperkt zijn dat het heel goed te doen is en dat het niet zal leiden tot minder lading in de Rotterdamse haven?

De heer **Van Hijum** (CDA): De suggestie dat wij voor een beperkte invoering van 30% kiezen vertroebelt een beetje het beeld, ook voor mij. Wij regelen eigenlijk een systeem van volledige indirecte financiering voor oliehoudend afval, voor klein chemisch afval en voor huishoudelijk afval. In mijn beleving wijken wij daarin niet zo verschrikkelijk af van het systeem dat de Duitse havens kiezen, die zeggen wel voor 100% financiering te kiezen. Ik vraag mij dus af of wij wel zo achter lopen op dat terrein. Misschien kan de minister daarop ingaan in haar antwoord.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik wil even scherp krijgen waar de heer Van Hijum precies staat. Zowel de

Van Hijum

minister als de heer Van Hijum zegt naar die 100% te willen, maar komen wij ooit bij die 100% uit als België en andere buurlanden hun systeem handhaven? Is de heer Van Hijum ook bereid om de minister te committeren aan een datum waarop sprake moet zijn van 100%, los van wat onze buurlanden doen?

De heer **Van Hijum** (CDA): Volgens mij is het verslag volstrekt helder. De minister zegt dat zij binnen vijf jaar naar een systeem van 100% indirecte financiering wil. Zij moet maar uitleggen waarin dat systeem afwijkt en welke stappen nog moeten worden gezet ten opzichte van het model dat wij nu al kiezen. Volgens mij zitten wij er al heel dicht tegenaan. Binnen die vijf jaar moet het gebeuren. Daarin steunen wij de minister volledig.

De invoering van een systeem voor inzameling en verwerking van scheepsafval moet vergezeld gaan van een stevige aanpak van illegale lozingen op zee. Op dit aspect willen wij terugkomen bij de plenaire behandeling van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen in verband met de instelling van de exclusieve economische zone.

Over het voorstel voor de Wet buitenlandse schepen hebben wij niet zo zeer inhoudelijke opmerkingen, maar ik vind het toch belangrijk om daarbij even stil te staan omdat de Raad van State zeer negatief heeft geadviseerd over dit voorstel. Het is belangrijk dat wij als medewetgever aangeven waarom wij wel of niet met die kritiek instemmen. Ik wil ingaan op drie punten. Er zou sprake zijn van een te ruime delegatiegrondslag, er zou sprake moeten zijn van koninkrijkswetgeving en er had beter aangesloten kunnen worden bij de bestaande wetgeving. Dat is in de beleving van mijn fractie de essentie van de kritiek.

Wat de te ruime delegatiegrondslag betreft vinden wij dat de minister voldoende aansluit bij de kritiek door zowel de reikwijdte van de bevoegdheid nader te definiëren als ook de territoriale reikwijdte. Daarmee is de bevoegdheid voldoende ingeperkt en is delegatie wel degelijk mogelijk.

Inzake de koninkrijkswetgeving kiest de minister terecht voor het prismaat van de kuststaat- en havensstaatjurisdictie. De vraag was of het geen rijkswet zou moeten zijn,

omdat ook de schepen uit de Nederlandse Antillen die onder Nederlandse vlag varen, eronder zouden moeten vallen. Deze wetgeving heeft echter uitdrukkelijk betrekking op de eisen die in de Europese kustwateren worden gesteld. Ik denk dat om die reden terecht is gekozen voor landswetgeving en niet voor koninkrijkswetgeving.

Wij zijn er niet van overtuigd dat niet beter had kunnen worden aangesloten bij bestaande wetgeving. Naar onze indruk had dat wel degelijk gekund in de zin van uitbreiding van de Wet havenstaatcontrole. Dat was wellicht fraaier geweest dan het indienen van een aparte wet. Omdat het materieel echter weinig verschil maakt of je een aparte wet indient dan wel een extra hoofdstuk toevoegt aan een bestaande wet, kunnen wij toch instemmen met dit wetsvoorstel.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik ben vanochtend ook begonnen op het Scheveningse strand, maar dan met een ontbijt. Ook dat werkte zeer inspirerend.

Vandaag bespreken wij drie scheepswetten. Ik behandel ze in een andere volgorde dan de heer Van Hijum, wat hopelijk niet voor verwarring zorgt. Al deze drie wetten hebben een nauwe relatie met hetgeen binnen de Europese Unie gebeurt. Het moet zeker deze minister een waar genoegen zijn dat wij er vandaag in de Kamer over spreken. Ik heb mogen vernemen dat dit in het Vlaamse parlement niet is gebeurd, dus wij doen meer dingen beter dan onze zuiderburen.

Over de wet buitenlandse schepen kan ik heel kort zijn. De PvdA ondersteunt deze raamwet. De argumenten van de minister in haar brief van 4 juni jongstleden om er geen rijkswet van te maken kunnen wij volgen. Ik wil het dan ook daarbij laten.

Aan de havenbeveiligingswet wil ik een paar woorden extra besteden. Uiteraard steunt de PvdA het doel van de wet: een betere beveiliging tegen onder andere aanslagen en de gevolgen daarvan, in het Engels aangeduid met de term "security". De kenners hier weten waarom ik dat erbij haal, want het is ter onderscheid van het begrip "safety", dat wij ook met "veiligheid" vertalen. Ik

heb een paar vragen naar aanleiding van deze wet en hoop dat de minister ze vandaag kan beantwoorden.

Deze wet zal in ieder geval een heleboel informatie opleveren. De analyses leveren informatie op die ertoe moet leiden dat de beveiliging beter kan plaatsvinden. Onze zorg is dat elke haven daarbij een eigen aanpak kiest. Uit de antwoorden van de minister kregen wij niet de indruk dat er een actieve regie op zat. Het wordt min of meer aan de havens zelf overgelaten om dat onderling af te stemmen. Volgens ons ligt er een verantwoordelijkheid, in ieder geval binnen Nederland en waarschijnlijk ook binnen Europa, om daarin meer uniformiteit te brengen.

Een andere vraag naar aanleiding van de havenbeveiligingswet gaat over de hoeveelheid informatie en de vraag wat ermee kan gebeuren. Mijn zeer gewaardeerde partijgenoot de heer Ed van Thijn heeft onlangs de term "informatieparadox" geïntroduceerd. Ook bij de beveiliging van de havens zou weleens sprake kunnen zijn van zo'n paradox. Anders gesteld, levert al die extra informatie daadwerkelijk meer veiligheid op? Hoe openbaar is die informatie? Wie kunnen er allemaal over beschikken ± hulpverleners, politie, wat voor troepen dan ook ± en hoe komen zij aan die informatie? Er is een spanningsveld tussen de openbaarheid van de informatie en de gevoeligheid ervan, waardoor je er misschien weer behoefte aan hebt om die informatie geheim te houden. Ik krijg graag een nadere toelichting. Waar die richtlijn ook vandaan komt en over gaat, alles wat wij in dit huis bespreken moet aan een iets veiligere en mooiere wereld bijdragen. Dat doel heeft deze wet wel, maar hier ligt voor ons een punt van zorg.

De wet op de havenontvangstinstallaties is door onze fractie juichend binnengehaald als de HOI. Wij juichen de komst van deze wet inderdaad toe, omdat die een bijdrage zal leveren aan het terugdringen van het aantal lozingen door schepen op zee. De fractie van de PvdA kan de argumenten van de minister volgen om niet direct over te gaan tot 100% indirecte financiering, maar dat betekent nog niet dat wij het met die argumenten eens zijn. De heer Van Hijum zegt dat hij de ambitie van de minister steunt om dat binnen vijf jaar te doen. Hij

Verdaas

zei letterlijk: dat moet binnen vijf jaar. Ik proef echter wel een verschil met wat de minister in de nota naar aanleiding van het verslag schreef. De minister heeft de ambitie, maar de heer Van Hijum zegt dat het moet. Ik hoor vandaag graag van de minister of het ook volgens haar inderdaad moet. Anders zie ik een Kamermeerderheid die zegt: het moet, ongeacht wat er in onze omgeving gebeurt. Dat is meer dan een ambitie.

De belangrijkste argumenten van de minister om nog niet direct naar de 100% te gaan hebben te maken met het level playing field en met het voorkomen van afvaltoerisme. Ik kom bij tal van richtlijnen, niet alleen bij dit onderwerp, steeds het argument van het level playing field tegen. Dat is dan een argument om iets te doen of iets te laten. Ik heb er wat speurwerk naar gedaan, maar bij mijn weten is dat level playing field voor de havens nooit op een transparante manier in beeld gebracht. Bestaat volgens de minister zo'n overzicht wel, zodat wij nog jarenlang lol kunnen hebben van zo'n analyse? Als dat overzicht er niet is, wil ik het graag binnen een jaar ontvangen. Dat is bij de luchthavens ook gebeurd. Op die manier krijgen wij de discussie ook scherper.

De heer **Van Hijum** (CDA): De heer Verdaas geeft aan dat hij kan instemmen met het nu niet kiezen voor 100% indirecte financiering. Betekent dit dat hij begrip heeft voor het feit dat op dit moment om economische redenen van die volledige indirecte financiering kan worden afgezien? Is dat in zijn afweging een belangrijk argument?

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik kan daar helder in zijn. Wij steunen elke actie die bijdraagt aan het zo snel mogelijk overgaan tot 100% indirecte financiering. Wij zullen voorstellen daartoe steunen. Wij hebben echter ook te maken met de politieke realiteit. Ik kijk dan ook naar u. Als de politieke realiteit uitwijst dat wij vandaag als harde deadline kunnen afspreken dat het binnen vijf jaar gebeurt, dan ga ik daar ook in mee.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is niet helemaal een antwoord op mijn vraag. Mijn vraag is in hoeverre het argument van de economie, dus de concurrentiepositie van de haven,

ook voor de PvdA een belangrijke factor in deze hele discussie is.

De heer **Verdaas** (PvdA): Concurrentie vind ik ook een belangrijke factor. Het nu direct overgaan naar 100% indirecte financiering tast naar onze mening de concurrentiepositie van de haven van Rotterdam niet aan.

De heer **Van Hijum** (CDA): Als de minister met cijfers komt waaruit dat wel blijkt, dan maakt zij volgens u dus een terechte afweging.

De heer **Verdaas** (PvdA): Als die cijfers er zijn, had ik ze graag gezien. Die zijn er niet. Als die cijfers alsnog komen en daaruit blijkt dat het substantiële gevolgen heeft voor de positie van de Rotterdamse haven, dan ben ik natuurlijk altijd bereid om daar weer een nadere afweging in te maken. De informatie die tot mij is gekomen \pm dat zijn schattingen van derden \pm geeft aan dat 100% indirecte financiering 1% uitmaakt op de totale kosten van financiering van schepen. Dat vind ik dan ook geen overtuigend argument om nu van indirecte financiering af te zien, ook gezien de belangen die op het spel staan. Vergeet immers niet dat jaarlijks tonnen afval in zee verdwijnen. Dat willen wij niet. Het mag dan ook wat kosten. Je loopt bij dit soort vraagstukken altijd tegen het dilemma aan: willen wij de eerste zijn of niet? Het milieu vinden wij dusdanig belangrijk dat wij wel de eerste willen zijn. Dat mag dan ook even iets meer kosten. De andere landen zullen dan ook volgen. Wij moeten niet allemaal op elkaar gaan wachten. Ik hoop dat de heer Van Hijum ook zijn woord gestand doet, namelijk dat het binnen vijf jaar geregeld moet zijn. Ik hoor graag van de minister hoe hard haar ambitie is om het binnen vijf jaar te doen. Is die ambitie zo hard, dat zij zegt: zonder die ambitie kan ik niet leven? Misschien is dat wat veel gevraagd, maar goed.

Schepen krijgen ook een zogenaamde meldplicht ten aanzien van hun afval, zowel qua soort als qua hoeveelheid. Ook dat gaat weer veel informatie opleveren over de plaats waar dat afval al dan niet wordt ingeleverd. De VVD-fractie heeft in het kader van de behandeling van dit wetsvoorstel gevraagd of het mogelijk is om binnen de Unie op grond van al die informatie te komen tot een sluitende afvalstoffen-

boekhouding. Een zeer aansprekend idee, moet ik zeggen. Het antwoord van de minister daarop vind ik evenwel niet overtuigend. Zij zegt namelijk er eigenlijk niet voor te voelen omdat het extra administratieve lasten met zich brengt en dit het doel dus niet rechtvaardigt. Wij zijn daar echter nog niet van overtuigd. De desbetreffende informatie is digitaal beschikbaar, dus volgens ons moet het op een vrij simpele softwarematige manier te organiseren zijn. Mijn vraag aan de minister is dan ook of zij deze optie ook serieus heeft onderzocht. Haar antwoord ligt voor de hand, maar misschien kan het wél uitgevoerd worden op een relatief goedkope manier. Hoewel ik er nog geen definitief standpunt over heb of je het moet willen of niet, wil ik wel dat deze optie serieus bekeken wordt.

Het is aan de havenbeheerders om te bepalen welke hoeveelheden en soorten afval onder de indirecte financiering vallen. Dit heeft er in de Rotterdamse haven toe geleid dat de 30% indirecte financiering voor 100% wordt ingezet voor de verwerking van oliehoudend afval. Hierdoor ontstaat de situatie dat er voor het inleveren van afval geen nieuwe prikkel meer aanwezig is. In onze ogen frustrereert dat de eigenlijke doelstelling van de HOI's, namelijk een stimulans, een beloning voor het inleveren van vervuילend afval. Wij snappen dat je niet alles vanuit het ministerie kan regelen, maar aangezien het hier zo'n belangrijk punt betreft is het wellicht toch een nadere actie waard.

In de luchtvaart bepaalt de sector zelf de kosten van de inspectie. In de scheepvaartsector geldt dat bij mijn weten niet. Vanwaar dat verschil? Kan de minister dat verklaren?

Ten aanzien van de onderwerpen die wij vandaag behandelen is een en ander vertrapd, terwijl er nog veel meer in de pijplijn zit. Ik noem in dit verband MARPOL Annex VI. Dat is een verdrag dat van kracht is geworden door de ondertekening door de benodigde 15 landen. Dit houdt in dat een en ander binnen een jaar door Nederland in een wet moet worden vastgelegd. Ik noem dit voorbeeld vanuit een zekere zorg, in de zin dat wij toch niet graag zouden zien dat wij over een jaar moeten constateren dat bepaalde zaken vertraging hebben opgelopen. Ik hoop dat de minister die zorg kan wegnemen.

□

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Ik begrijp dat wij dit debat worden geacht te openen met ontboezemingen over waar wij hebben ontbeten, al of niet aan zee. Bij mij was dat gewoon aan het Hollandsch Diep, een binnenwatertje, maar ik had het ook niet nodig om in de stemming te komen aan zee. Na 25 jaar Rotterdamse haven stroomt het zeewater namelijk door je aderen.

Ik kan mij aansluiten bij de vragen die collega Van Hijum heeft gesteld over het wetsvoorstel inzake buitenlandse schepen, in het bijzonder waar het gaat om de kwestie rijkswet of nationale wet. Datzelfde geldt voor de havenontvangstinstallaties waarover ook reeds de nodige vragen zijn gesteld. De VVD volgt in principe het regeringsvoorstel.

Voorzitter. Ik benadruk dat we op het punt van de Havenbeveiligingswet erg blij zijn met een internationale beveiligingscode voor de zeeschepen en de havenfaciliteiten. De VVD-fractie wil dat dit voor 1 juli wordt goedgekeurd en zo snel mogelijk in werking zal treden. Er zijn vanuit het veld verontruste berichten gekomen over eventuele consequenties, indien de wet niet op tijd geïmplementeerd is. Veel afspraken en contracten zullen op losse schroeven komen te staan, wanneer Nederland niet op tijd voldoet aan de ISCP-code. Wij gaan er nog steeds van uit dat de termijn wordt gehaald, zodat Nederland als een betrouwbare handelspartner wordt gezien in het internationale verkeer.

De VVD-fractie staat achter het wetsvoorstel, maar heeft nog enkele op- en aanmerkingen. Er wordt allereerst door het kabinet gesteld dat de schepen en de havenfaciliteiten bijna allemaal op tijd zullen voldoen aan de vereisten. Er zijn echter in de afgelopen weken meerdere berichten verschenen in de media, waarin de IMO suggereert dat slechts 9% van de schepen en 5% van de havens aan de eisen van de code zou voldoen. In het verslag wordt voor Nederland gesproken van ongeveer 70% van de schepen en 98% van de havenfaciliteiten. De VVD-fractie is zeer benieuwd of deze cijfers correct zijn en wil graag weten of de minister zicht heeft op de implementatie in andere EU-landen. Is zij bereid druk uit te oefenen,

zodat onze havens in hetzelfde speelveld functioneren?

Voorzitter. Het tweede punt gaat eveneens over de eerlijke concurrentieverhoudingen binnen de EU. Het betreft het feit dat in een aantal havens de security als een overheidstaak wordt gezien. In Nederland zijn de terminals verantwoordelijk voor hun eigen beveiliging, ondanks het feit dat er sprake is van buitengrenzen. In de andere landen zijn er dus havens waar de beveiliging een taak van de overheid is. Dat betekent dat die kosten door de overheid en niet door de terminals zelf worden gedragen. Ik ga de minister niet vragen om de kosten die gemoeid zijn met de beveiliging van de terminals door de overheid te laten dragen. Ik ga de minister wel vragen om er binnen de EU voor te pleiten dat hier eerlijke concurrentieverhoudingen zijn. Ik hoef de minister niet uit te leggen dat er scheefgroei ontstaat als andere terminals de kosten voor security, die alleen maar zullen oplopen, niet zelf hoeven te dragen. Ik vraag de minister om draagvlak en overeenstemming te vinden binnen de Transport- en Milieuraad, zowel beleidsmatig als voor de praktische uitvoering.

□

Mevrouw **Gerkena** (SP): Voorzitter. De Wet op de havenontvangstinstallaties is een hoofdpijndossier geworden. De wetsbehandeling valt wat mij betreft onder de kop "absolute schande". De intentie van de regering was na veel debatteren met de voorganger van deze minister aanvankelijk 100% indirecte financiering vanaf 2002, terwijl we in 2004 nu gaan beginnen met 30%. Wanneer bereiken we dan die 100%? Ik wil graag van de minister horen wanneer zij verwacht dat deze 100% indirecte financiering tot stand zal zijn gekomen. Wij kunnen dan de rekening eens goed opmaken. We hebben het hierbij niet alleen over een wet maar ook over zware vervuiling van oceanen en zeeën. Het milieu en de dieren ondervinden hier dagelijks veel last van. Het is daarom een schande dat wij hier ondertussen zitten te steggelen over de vraag of we al dan niet 100% indirecte financiering willen. Ik wil graag zo snel mogelijk illegale afvalzendingen tegengaan. Hiervoor zijn meer controle, een betere internationale

afstemming en 100% indirecte financiering nodig. Daarom hebben de heer Duyvendak en ik een amendement ingediend op dit punt.

Voorzitter. Je ziet in de omringende landen van alles gebeuren. Vlaanderen schijnt te sjoemelen als een echte free rider, maar komt daar tot nu toe mee weg. Zweden en Noorwegen lijken de gekke Henkies te zijn, die wel 100% indirecte financiering hebben. Dat is geen goed voorbeeld van Europese samenwerking. De minister moet dat toch met mij eens zijn. Ik zag graag dat de minister zich op Europees niveau inzet voor betere samenwerking op dit terrein.

Nederland moet nu kiezen uit twee kwaden: willen wij gekke Henkie zijn en de 100% indirecte financiering invoeren of zijn wij een free rider. Wij kiezen voor 100% indirecte financiering, omdat wij van mening zijn dat het belang van het milieu voorop staat.

De heer **Van Hijum** (CDA): ...

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hijum, ik aarzel een beetje met het toestaan van deze interruptie, omdat mijn jarenlange politieke ervaring en maatschappelijk inzicht mij zegt dat u en mevrouw Gerkena in dezen zo ver van elkaar staan dat interrupties alleen maar ten doel hebben het eigen standpunt nog eens te accentueren. Ik geef u er één keer kort de gelegenheid voor.

De heer **Van Hijum** (CDA): Dat is wel een boude vooronderstelling, zeker bij dit soort dossiers. Volgens mij zijn wij het er juist over eens dat wij in een aantal stappen naar die 100% moeten.

De **voorzitter**: Dan heb ik niets gezegd.

De heer **Van Hijum** (CDA): In mijn beleving komt er 100% indirecte financiering van een aantal afvalstromen. Welke stromen mist mevrouw Gerkena nog? Bij welke afvalstromen zou daartoe op korte termijn ook overgegaan moeten worden?

Mevrouw **Gerkena** (SP): Het gaat mij niet zozeer om het feit dat wij ertoe zullen overgaan. Daarover ben ik tevreden. Wij zouden het liefst nu al 100% indirecte financiering zien, maar er wordt begonnen met 30%.

Gerkens

Volgens mij is dat te traag. Ik zag liever dat het sneller ging. Dat wij op 100% uitkomen, daarover zijn wij het eens. Mijn vraag aan de minister is op welke datum er 100% indirecte financiering zal zijn.

De Havenbeveiligingswet krijgt onze steun. Wij vinden het wetsvoorstel eigenlijk onvoldoende. Het is een voorbeeld van een vluchtige wet die haar oorsprong vindt in Europese besluiten die tot stand zijn gekomen onder Amerikaanse druk. In onze ogen lijkt dat belangrijker te zijn dan de daadwerkelijke veiligheid van de havens. Op 12 mei liet het actienieuws van SBS6 zien hoe gemakkelijk het is, die Rotterdamse haven te betreden. Het was niet de eerste keer, want al eerder waren journalisten in die haven en verzorgden van daaruit een uitzending. Ik kan daar een leuke anekdote over vertellen.

Zelf was ik onlangs ook in die haven. Ik heb zelf geconstateerd dat het niet moeilijk is, de havens te betreden. Mij baart dat grote zorgen. Als het zo makkelijk is voor Jan en alleman om de terminals binnen te lopen of op de terreinen te komen waar bulkgoederen liggen opgeslagen en daar mogelijkwijze aanslagen te plegen, want je weet nooit wat iemand wil die daar rondloopt, dan zou dat de aandacht moeten hebben van deze minister. Om die havens echt veilig te maken, zullen maatregelen moeten worden genomen, zodat iedereen die zich op die terreinen bevindt, zich moet identificeren. Dan is meteen duidelijk wie er in die haven werkt. Een registratiesysteem voor de havenarbeiders zou naar mijn mening een aanzienlijke verbetering zijn. Ik vraag niet iets raars. Het eigen gebouw van de Tweede Kamer is de afgelopen jaren ook beter beveiligd. Zonder pasje kom je niet binnen. Op Schiphol geldt hetzelfde. Ook daar moet je je identificeren. Is de minister bereid, een dergelijk systeem te onderzoeken en met een notitie hierover te komen, zodat de haven daadwerkelijk beveiligd kan worden?

De voorzitter: Mijnheer Van Hijum, ik kom even terug op hetgeen ik eerder tegen u gezegd heb. De voorzitter mag zich af en toe een kleine politieke frivoliteit veroorloven, maar als die niet overeenkomt met de werkelijke politieke situatie, dan neem ik die woorden terug. Ik

zou mij anders mengen in het debat en dat is niet mijn bedoeling.

□

De heer Duyvendak (GroenLinks): Voorzitter. Ik was al benieuwd wat u zou doen als de heer Van Hijum mij wilde interrumperen, maar ik zal daar niet op doorgaan.

De voorzitter: Ik raadde uw gedachten.

De heer Duyvendak (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie zal de Wet buitenlandse schepen niet steunen, vanwege de kritiek die de Raad van State daarover geuit heeft. Naar het gevoelen van mijn fractie heeft de minister daarop onvoldoende gereageerd. Het wetsvoorstel is te veel een raamwet gebleven die te veel bevoegdheden aan de minister delegeert, waardoor de rol van de Kamer te beperkt wordt. Zoals bekend, hechten wij zeer aan een stevige rol van de Kamer en zien wij liever niet dat alleen de minister alles regelt.

De volgende wet is de Havenbeveiligingswet. Die wet kan wel op steun van mijn fractie rekenen, omdat veiligheid belangrijk is. Ik vind het wel een beetje cynisch. Met de voorganger van deze minister hebben wij uitgebreid gediscussieerd over de veiligheid van de haven, maar toen ging het om externe veiligheid, rond vuurwerkschepen. Als gevolg daarvan is de wet fors versoepeld. Er wordt dus meer risico gelopen op grote ontploffingen en rampen. Wij hebben ons daar fel tegen verzet. Nu gaat het meer om aanslagen en dergelijke. Alles wat aan veiligheid bijdraagt, heeft de steun van mijn fractie. Ook wij vragen ons af of het niet vooral veel mooi papier is. Wat komt hiervan in werkelijkheid terecht? Is de minister echt in staat om het in de praktijk te handhaven?

Mevrouw Gerkens (SP): U haalde het debat aan over de vuurwerkproblematiek. Bij vuurwerk speelt het probleem van de gemengde containers. Bent u het met mij eens dat dit het gemakkelijker maakt om een aanslag te plegen? Zet maar iets op een container en de boel explodeert. Vindt u het ook belangrijk om de toegang tot de containers goed te beveiligen,

bijvoorbeeld met een identificatiesysteem?

De heer Duyvendak (GroenLinks): Ik denk het wel. Ik heb dezelfde ervaringen als u; het is eigenlijk heel gemakkelijk om overal te komen. Je moet er niet aan denken wat sommige mensen kunnen doen en wat er dan kan gebeuren. Met de vuurwerkschepen is er ook een zelfstandig probleem, namelijk als het vuurwerk tot ontploffing komt door interne oorzaken, zoals een brandende motor.

Voorzitter. Ik ga over tot de derde wet die op de agenda staat, de wet over de havenontvangstinstallaties. Er moeten grote prullenbakken of afvalcontainers in de haven komen om het afval van de schepen te verzamelen. Het verheugt de fractie van GroenLinks dat deze wet er ligt, maar wij zijn heel erg teleurgesteld over de geringe ambities van de minister. Wij hebben gedebatteerd over de vraag of wij wel of niet moeten overgaan tot een volwaardig systeem en 100% indirecte financiering. Wij hebben het over een behoorlijk groot milieuprobleem. Er komt heel wat terecht in de zee vanuit schepen. Wie weleens op het strand loopt, weet dat je daar de gekste dingen kunt vinden: monitoren, koelkasten, wrakhout en paraffine. Dat is nog maar een fractie van wat er in de zee verdwijnt.

Er zijn natuurlijk veel kosten gemoeid met het opruimen van het afval. Een afvalstoffenheffing is dus broodnodig. Dat is een bedrag dat je betaalt voor je afval. Je kunt twee dingen bedenken: je kunt een heffing betalen over iedere koelkast die je inlevert of je kunt een generieke regeling treffen voor alle afval. Dat is de zogenaamde indirecte financiering. Het mag glashelder zijn dat in de havens alleen indirecte financiering zal werken. Dan betaal je het gewoon bovenop je havengeld. Dan ben je het geld altijd kwijt, maar dan kun je wel "gratis" je afval afleveren. Als je dat niet doet, betaal je stuksgewijs voor de koelkast en de monitor. Dan blijkt de verleiding voor scheepsbemanningen groot te zijn om die spullen in de zee te gooien. Daarom heeft mijn fractie een amendement ingediend om die 100% indirecte financiering zeker te stellen bij het ingaan van de wet. In feite volgen wij daarmee Zweden. De minister heeft gezegd dat Zweden daar de wrange vruchten van plukt,

Duyvendak

omdat scheepsbemanningen hun afval opsparen totdat ze in Zweden zijn. Ik zou zeggen: laten wij er blij mee zijn dat ze het afval opsparen en niet in de zee gooien. Laten wij hopen dat zij het ook voor ons gaan opsparen. De Duitsers doen het grosso modo ook zo, misschien iets te weinig. Als alle bemanningen hun afval opsparen en niet in de zee gooien, dan doen zij veel goeds voor het zeemilieu.

Het debat over het concurrentienadeel ten opzichte van andere havens is natuurlijk reëel, maar er is nog niet het begin van een deugdelijke argumentatie over dat concurrentienadeel. Ik heb de heer Van Hijum gevraagd om aan te geven hoeveel geld wij daardoor kunnen besparen. Misschien kan de minister ook op deze vraag een antwoord geven? Kan zij verder aangeven wat het voor schepen betekent om ietsje meer te moeten betalen? Hierover zijn mij geen kwantitatieve analyses bekend. Alleen de havensector beweert dat het een slechte ontwikkeling zou zijn. De havensector kennen wij echter allemaal als een uitermate conservatief bedrijf en een bedrijf dat alleen op economisch gewin uit is. Daar moeten wij onze informatie dus zeker niet vandaan halen.

Ik wil onafhankelijke cijfers voor de stelling van de minister. Die zijn er niet, maar wel zijn er cijfers van de Erasmus Universiteit die het tegendeel aantonen, namelijk dat het geen problemen oplevert voor de ladingsstromen. Mijn fractie heeft de minister inmiddels verschillende keren, ook tijdens de schriftelijke ronde, gevraagd om met een cijfermatige onderbouwing te komen en te reageren op de cijfers van de Erasmus Universiteit. De minister is echter nog steeds niet met overtuigend materiaal gekomen. Al met al is het mijn gevoel dat de sentimenten het hier winnen van de harde feiten.

De heer **Van Hijum** (CDA): De minister roept met dit wetsvoorstel eigenlijk een afvalstoffenheffing in het leven voor klein chemisch afval, huishoudelijk afval en oliehoudend afval. Kunt u mij zeggen op welk punt dat systeem afwijkt van uw voorstel?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil dat er een heffing komt op alle

soorten afval. Ik wil dus geen heffingen op losse producten.

Een ander bezwaar tegen het systeem van de minister is dat zij een grote verantwoordelijkheid neerlegt bij de havenbeheerder. Hij moet namelijk beslissen wat direct of indirect wordt belast en hoe hoog de heffing moet worden. Bovendien moet hij ook nog eens de afvalstromen organiseren. De minister geeft ons een indicatie van de manier waarop het ingericht zal worden, maar dat neemt niet weg dat de bevoegdheid uiteindelijk grotendeels bij de havenbeheerder komt te liggen. Ik ben een tegenstander van een mix van directe en indirecte heffingen, maar als je daar toch voor kiest, zal de overheid duidelijk moeten regelen wat er met welk soort afval moet worden gedaan.

De minister heeft de ambitie om het binnen vijf jaar te regelen. Ze voegt daar onmiddellijk aan toe dat er altijd een afweging zal moeten worden gemaakt tussen de verschillende belangen. Ik heb eerlijk gezegd heel weinig vertrouwen dat wij over vijf jaar wel een systeem van indirecte financiering zullen hebben.

Wij spreken nu vooral over scheepsafval. Er bestaat echter ook nog zoiets als residuen, bijvoorbeeld oliën die in schepen achterblijven. Deze residuen vallen niet onder deze richtlijn. Kan de minister aangeven wat er op dit moment met deze stoffen wordt gedaan? Als een residu restwaarde heeft, wordt het waarschijnlijk verkocht. Dat is echter lang niet altijd het geval, omdat men ook meerkosten moet maken. Een schip moet voor die reiniging immers langer in de haven blijven liggen. Mijn fractie maakt zich zorgen over deze residuen. Kan de minister hierover meer informatie geven? Is zij verder voornemens om ook dit probleem goed aan te pakken?

De **voorzitter**: De minister heeft mij gevraagd om een kwartier te schorsen. Met het oog op de klok heb ik besloten om aan dat verzoek te voldoen door nu voor de lunchpauze te schorsen. Ik zou het met het oog op de volle agenda verder op prijs stellen als het mogelijk is om dit onderwerp voor 14.00 uur af te ronden.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 12.15 uur tot 13.00 uur geschorst.

□

De **voorzitter**: De ingekomen stukken staan op een lijst die op de tafel van de griffier ter inzage ligt. Op die lijst heb ik voorstellen gedaan over de wijze van behandeling. Als aan het einde van de vergadering daartegen geen bezwaren zijn ingekomen, neem ik aan dat de Kamer zich met de voorstellen heeft verenigd.

Regeling van werkzaamheden

De **voorzitter**: Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van volgende week:

- de brief van het Presidium over onafhankelijke advisering aan het parlement over financieel-economische aangelegenheden (29654, nr. 1);
- het wetsvoorstel Wijziging van de Werkloosheidswet en de Wet structuur uitvoeringsorganisatie werk en inkomen in verband met de vervanging van fictief arbeidsverleden door feitelijk arbeidsverleden en de beperking van het verzorgingsforfait (29249);
- het wetsvoorstel Regels betreffende de financiering van de sociale verzekeringen (Wet financiering sociale verzekeringen) (29529);
- het wetsvoorstel Invoering van de Wet financiering sociale verzekeringen (Invoeringswet Wet financiering sociale verzekeringen) (29531).

Ik stel voor, aanstaande dinsdag te stemmen over de moties die zijn ingediend tijdens het notaoverleg over de toekomst van de intensieve veehouderij, te weten:

- de motie-Koopmans c.s. over substantiële reductie van door de overheid betaalde kosten (28973, nr. 3);
- de motie-Van Velzen over gebruik van de 10% afromingsregeling (28973, nr. 4);
- de motie-Vos/Van der Ham over stimulering van diervriendelijke vormen van huisvesting (28973, nr. 5);
- de motie-Vos over onderzoek naar mogelijkheden om het prijsverschil tussen gangbaar en EKO-voedsel te verlagen (28973, nr. 6);
- de motie-Van der Ham over strengere normering dierenwelzijn