

## Albayrak

zodat aangifte niet langer een voorwaarde is maar dat op aanwijzing van betrokken organisaties ama's die het slachtoffer zijn van mensenhandel, in aanmerking komen voor de B9-regeling. Ik kan opmerken dat die verruiming op dit moment al geschiedt. Overigens vind ik wel dat het meewerken aan het onderzoek van de politie daarbij een vereiste is. Dat is ook de deal die daarover hier is gemaakt. In ruil voor medewerking aan het politieonderzoek krijgen betrokkenen de bescherming van de B9-regeling. Dat kan op dit moment overigens ook al zonder aangifte.

Mevrouw **Koşer Kaya** (D66): Wij weten allemaal dat dit pas kan als er een melding is. Vaak wordt die melding echter niet gedaan. Het gaat mij er ook niet om dat die B9-regeling per se moet worden verruimd. In mijn motie staat ook: te onderzoeken of en hoe de B9-regeling kan worden verruimd.

Staatssecretaris **Albayrak**: Ik heb gezegd dat die verruiming al bekeken wordt. Andersom moet het niet zo zijn dat elk aangedragen geval leidt tot B9-bescherming. Ik zeg bij dezen toe dat ik de Kamer een schriftelijke reactie zal doen toekomen op uw verzoek waarin staat wat op dit moment bekeken wordt, wat daarvan de gevolgen zijn en wat de B9-regeling concreet inhoudt, met of zonder aangifte.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik besef dat dit een verzamel-AO was met vijftien punten, zodat u toch nog een bijzonder snelle prestatie heeft geleverd.

Aanstaande dinsdag stemmen wij over de moties, ingediend bij beide VAO's.

De vergadering wordt van 15.55 uur tot 16.15 uur geschorst.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Bepalingen met betrekking tot de veilige vaart op de binnenwateren (Binnenvaartwet) (30523).**

(Zie vergadering van 11 april 2007.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

De **voorzitter**: Wij zijn toe aan het antwoord in eerste termijn van de kant van de regering. Ik vind het een genoeg om voor de eerste keer het woord te kunnen geven aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat. Succes!

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Ik ben ook blij dat ik vandaag voor het eerst in deze plenaire zaal als staatssecretaris mag spreken. Het is voor mij ook een soort maidenspeech, maar dat was het voor de heren De Rouwe en Roemer ook. Ik wil hen graag nog feliciteren met hun mooie en goede speeches die zij gehouden hebben, net als de anderen overigens. Ik hoop hun vragen naar tevredenheid te kunnen beantwoorden.

Mijn eerste debat is een debat over een belangrijk onderwerp: de binnenvaart. Dat is een sector met een enorm maatschappelijk belang. De binnenvaart vervoert een groot deel van onze goederen, zorgt voor ontlasting van onze wegen en versterkt de positie van de zeehavens. Bovendien is het een sector waar wij als land trots op kunnen zijn. In de binnenvaart zijn wij wereldwijd toonaangevend. Ik ben dan ook blij dat de Kamer in grote lijnen positief is over de Binnenvaartwet. Daarin staat de Kamer niet alleen, want ook de sector is positief.

Wij bereiken met deze wet een paar belangrijke doelen op het punt van vereenvoudiging en harmonisering. De Binnenvaartwet vervangt drie andere wetten door één wettelijke regeling: de Binnenschepenwet, de Wet vervoer binnenvaart en de Wet vaartijden en bemanningssterkte. Er blijft voor de binnenvaart nog maar één algemene maatregel van bestuur over en één ministeriële maatregel. Dat scheelt vijf AMvB's en 50 ministeriële regelingen. Ook de regeldruk zal dalen, bijvoorbeeld door de afschaffing van de inschrijvingen voor eigen vervoer en de vergunningsbewijzen voor de schepen. Dat is allemaal winst.

Verder kunnen wij met deze wet de internationale voorschriften van de EU en de Centrale commissie voor de Rijnvaart, de CCR, gemakkelijker in de Nederlandse wetgeving verwerken. Ten slotte kunnen wij met deze wet het toezicht verbeteren en de rechterlijke macht ontlasten door de invoering van de bestuurlijke boete als primair handhavingsinstrument.

De positieve ontvangst van de Binnenvaartwet is tegen deze achtergrond misschien wel voor de hand liggend. Toch ben ik er erg blij mee. Maar er zijn een aantal vragen gesteld en er zijn vanzelfsprekend ook nog een aantal zorgpunten. Die begrijp ik en ik hoop dat ik die weg zal kunnen nemen.

Ik begin met het ontwerp binnentreden van de woning. De heren Cramer, Van der Staaij, Madlener, Roemer en mevrouw Dezentjé Hamming vragen zich af of er met deze wet een verschil gemaakt wordt tussen woningen op binnenschepen en woningen aan de wal als het gaat om de bevoegdheid van opsporingsambtenaren om de woning binnen te treden. Zij vinden dat zo'n verschil er niet zou mogen zijn. Ik ben dat met hen eens. Dat verschil mag er niet zijn. Het gaat hier dan ook om een misverstand. Dat wil ik graag wegnemen. Een opsporingsambtenaar mag nooit zonder toestemming een woning binnengaan. Daarvoor heeft hij een machtiging nodig. Die machtiging wordt per geval afgegeven. Zo'n machtiging kan alleen worden afgegeven aan een opsporingsambtenaar die daartoe wettelijk bevoegd is verklaard. Het artikel in de wet duidt daarop. Het gaat erom aan te geven welke opsporingsambtenaren bevoegd zijn om een machtiging aan te vragen. Zonder opname in de wet van deze bevoegdheid zou je het instrument dus nooit in kunnen zetten. De machtiging geldt bovendien niet voor een aantal bezoeken, maar moet per keer worden aangevraagd. De regeling in de tekst van de Binnenvaartwet is daarmee niet anders dan die in de Arbeidsomstandighedenwet, de Drank- en horecawet, de Huisvestingswet en de Vreemdelingenwet. Er is geen verschil met de situatie van het binnentreden van de woning aan de wal.

De heer Van der Staaij constateerde dat de Wet vervoer binnenvaart geen bepaling kent over het binnentreden van de woning en vroeg zich af of daarmee deze nieuwe Binnenvaartwet geen verruiming is. Wij

## Huizinga-Heringa

hebben daarnaar gekeken, maar die zorg kan ik wegnemen. De Wet vervoer binnenvaart regelt namelijk zaken in de sfeer van allerlei documenten waarvoor een opsporingsambtenaar geen toegang tot de woning nodig heeft, omdat men die documenten gewoon moet kunnen laten zien. Daarom is in de wet geen binnentredingsbepaling opgenomen.

Ook bij de binnenvaartsector leefden vragen over het binnentreden. Ik heb daarover met de sector gesproken en daarbij zijn alle misverstanden de wereld uitgeholpen. Ik heb de sector een brief gestuurd en wat de sector betreft, is de zaak daarmee uit de wereld. Concluderend, ten overvloede: er is geen sprake van dat binnenschippers anders behandeld worden dan andere inwoners van ons land. Ik hoop dat ik hiermee alle ruis van de lijn heb kunnen wegnemen.

De heer Van der Staaij heeft gevraagd naar het wetsvoorstel dat de afschaffing van diverse vergunningstelsels regelt. Hij vroeg hoe dat wetsvoorstel zich verhoudt tot dit wetsvoorstel en wanneer de Kamer dat wetsvoorstel tegemoet kan zien. Het voorstel voor de Verzamelwet vereenvoudiging vergunningen is op dit moment bij de Kamer in behandeling. Wij willen met dit voorstel inderdaad ook enkele vergunningen in de binnenvaart schrappen, bijvoorbeeld de vervoervergunning binnenvaart en het vergunningsbewijs. Het is dus aan de Kamer wanneer dat wetsvoorstel behandeld wordt en uiteindelijk ingevoerd wordt.

Verder vroeg de heer Van der Staaij hoe het staat met de invoeringswet voor de Binnenvaartwet. Daar zijn wij volop mee bezig. Ik wil de Kamer die wet in de tweede helft van dit jaar aanbieden.

Mevrouw Roefs heeft een belangrijk punt aangeraakt met haar constatering dat de Binnenvaartwet een kaderwet is en dat de AMvB de eigenlijke inhoud zal regelen. Zij vroeg mij om de AMvB – en ik neem aan dat dat ook geldt voor de regeling, die ook onder de wet valt – ruim voor de toezending naar de Raad van State aan de Tweede Kamer aan te bieden. Die toezegging wil ik heel graag doen. Ik ben ook bereid om over die AMvB van gedachten te wisselen met de Kamer en om de opmerkingen van de Kamer daarover mee te nemen.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Inmiddels is een amendement ingediend met als strekking het verzorgen van een voorhangprocedure. Ik neem aan dat dat overeenkomt met datgene wat u nu aanbiedt.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het is niet helemaal hetzelfde. Als wettelijk wordt geregeld dat er een voorhangprocedure komt, betekent dat niet alleen dat die AMvB voorgehangen wordt, maar dat daarna ook elke kleine verandering in de AMvB opnieuw voorgehangen moet worden. Dat zou erg veel tijd vragen. Vandaar dat ik graag dit aanbod doe. Ik zend het ruim op tijd naar de Kamer en ik wissel daarover van gedachten met de Kamer. Ik hoop dat dat voldoende is, want als wij de voorhangprocedure in de wet regelen, betekent dat voor elke kleine wijziging daarna een heel tijdrovende procedure, omdat die ook steeds voorgehangen moet worden. U zou mij dus een plezier doen als u daar nog eens over wilt nadenken.

Mevrouw Roefs heeft ook gevraagd of de vertegenwoordigers van de pleziervaart intensief betrokken zijn bij de voorbereiding van de AMvB. Ja, zij zijn daar intensief bij betrokken. Dat geldt echter niet alleen voor

hen. Wij overleggen uitvoerig met alle belanghebbenden in het Deelorgaan Binnenvaart.

Gisteren zijn veel vragen gesteld over specifieke regelingen en de gevolgen van de Binnenvaartwet voor die regelingen. De heer De Rouwe vroeg of de veiligheidseisen in de Binnenvaartwet niet het risico met zich meebrengen dat afbreuk wordt gedaan aan het authentieke karakter van de historische schepen. In principe verandert er niets. De huidige regelingen uit de Binnenschepenwet worden één op één overgenomen in de Binnenvaartwet. Daarmee is er een regeling voor zeilende passagiersschepen, waar heel veel historische schepen onder vallen. Ook de skûtsjes, bij de heer De Rouwe en bij mij zeer bekend – wij dragen die volgens mij ook allebei een erg warm hart toe – kunnen daaraan voldoen. Er is dus geen enkel probleem voor de skûtsjes om te blijven zeilen. In Europees verband werken wij aan regelgeving die de mogelijkheid biedt om uitzonderingen te maken voor historische niet-zeilende schepen. De criteria daarvoor stellen wij uiteraard op in nauw overleg met de sector. De bedoeling van die regeling is om ook de historische niet-zeilende schepen de kans te geven toch in de vaart te blijven.

Er is gevraagd naar de verruiming van de bovengrens van het beperkt groot vaarbewijs van 35 naar 40 meter. Ik hoop dat dit internationaal in de CCR kan worden geregeld, al is dat niet echt nodig. Aan het aantal in de wet genoemde meters wordt immers niets veranderd. Het nieuwe type vaarbewijs is afgeleid van het zogenaamde klein patent uit de regels van de CCR. Nederland heeft inmiddels met het oog op de harmonisatie van de nieuwe regeling met de CCR-regelgeving het voorstel ingediend om ook de lengtegrens voor het klein patent van 35 naar 40 meter te verleggen. De onderhandelingen daarover lopen nog. Ook als de CCR dat niet accordeert, zal Nederland de bovengrens voor het beperkt groot vaarbewijs op 40 meter houden. Dat is uit juridisch en nautisch oogpunt verantwoord, dus dat zeg ik de Kamer graag toe.

Er komt zeker een overgangsregeling voor schippers met een klein vaarbewijs die straks moeten voldoen aan de eisen van het beperkt groot vaarbewijs. De komende maanden voer ik daarover overleg met de betrokken organisaties. Ik vind het ook belangrijk dat er een voorstel komt waarover de organisaties en wij het eens zijn.

Mevrouw Dezentjé Hamming heeft gevraagd met welke kwalificaties en ervaring een gezagvoerder uit de zeevaart vrijstelling kan krijgen van het klein vaarbewijs. Ik neem aan dat zij doelt op het beperkt groot vaarbewijs. Haar redenering kan ik goed volgen. In de overgangsregeling waarover ik zojuist heb gesproken, zal ik daarmee dan ook rekening houden. Het ligt voor de hand dat bepaalde diploma's vrijstelling geven van examens voor het beperkt groot vaarbewijs. Ik doel bijvoorbeeld op het zeevaartdiploma.

Natuurlijk moeten wij bij de invoering van het beperkt groot vaarbewijs speciale aandacht hebben voor de pleziervaart. Mevrouw Roefs en mevrouw Dezentjé Hamming hebben daar gisteren op gewezen. Met name mevrouw Dezentjé Hamming verwacht dat er een probleem ontstaat als het beperkt groot vaarbewijs wordt afgeleid van het klein patent. Het gaat dan om de eisen van 180 vaardagen en het afleggen van veel examens. Mevrouw Dezentjé Hamming heeft gevraagd of het nodig is om die eisen te stellen. Ik zie dat probleem en zal

## Huizinga-Heringa

daarmee bij de invulling van de eisen rekening houden. Ik zal dat doen in goed overleg met de vertegenwoordigers van de plezier- en de binnenvaart. De suggestie van mevrouw Dezentjé Hamming om voor de pleziervaart aansluiting te zoeken bij de eigen opleiding van de scouting en de zeeverkenner – het CWO groot motorschip – vind ik uitstekend. Ik zal nagaan of die opleiding kan leiden tot vrijstelling van het beperkt groot vaarbewijs. Later zal ik daarop terugkomen.

Er komt specifieke regelgeving voor sleepboten die worden gebruikt door vrijwilligersorganisaties. Ik ben niet van plan om aan deze schepen dezelfde eisen te stellen als aan sleepboten die bedrijfsmatig worden gebruikt. Het is absoluut niet de bedoeling om van de schippers op die sleepboten een groot vaarbewijs te eisen.

De heer Cramer heeft gevraagd naar de termijn waarbinnen ik de harmonisering van de Schelde-reglementen verwacht. Die bal speel ik naar hem terug. Hij is niet aanwezig, maar ik weet dat dit debat door zijn fractie wordt gevolgd. De Scheldereglementen liggen ter goedkeuring aan de Kamer voor. Na goedkeuring kunnen wij met Vlaanderen overleg voeren over gezamenlijke nautische voorschriften.

Tot slot zal ik enkele vragen beantwoorden die niet direct betrekking hebben op het voorliggende wetsvoorstel. De geachte afgevaardigden vonden het toch nodig om die in mijn eerste debat te stellen. Ik wil daar wel op ingaan, want het zijn belangrijke onderwerpen voor de sector die ons de komende jaren zeker zullen bezighouden.

Ik begin met mevrouw Dezentjé Hamming en de heren De Rouwe, Van der Staaij en Madlener. Zij wezen erop dat de dienstverlening van de Inspectie Verkeer en Waterstaat te wensen overlaat. Met name de bereikbaarheid van het informatiecentrum zou slecht zijn. Ik herken het probleem van de bereikbaarheid, maar de inspectie werkt er keihard aan om dat op te lossen. Alle aanvragen voor documenten en certificaten lopen sinds vorig jaar via één informatiecentrum. De start van dat centrum is moeizaam geweest en bepaald niet vlekkeloos verlopen. De training en opleiding van de medewerkers vroegen meer tijd dan was ingeschat en het bleek lastig om de bereikbaarheid van de medewerkers in Rotterdam en in Den Haag goed op elkaar af te stemmen. Zoals ik al zei, de inspectie heeft er vooral de laatste tijd alles aan gedaan om hier verbetering in te brengen.

De afhandeltermijn van vragen aan het informatiecentrum van de IVW is nu twee werkdagen. Deze termijn was begin februari nog vijf werkdagen. De gemiddelde wachttijd aan de telefoon is teruggebracht van ettelijke minuten in 2006 tot één minuut nu. Over een paar maanden moet dat 40 seconden zijn. Ten slotte verloopt ook de verstrekking van de ondernemersvergunningen nu veel beter dan vorig jaar.

De sector en de inspectie hebben op 6 maart openlijk over deze kwestie gesproken en vertegenwoordigers van de sector hebben in dat gesprek op 6 maart aangegeven dat zij inderdaad merken dat de dienstverlening is verbeterd. Het is nog niet optimaal, maar er zit zeker vooruitgang in. Wij zijn hard aan het werk om het optimaal te krijgen. Ik zal de uitkomsten van dat gesprek schriftelijk bevestigen aan betrokken partijen en ik zal er ook voor zorgen dat de Kamer een afschrift van deze brief krijgt.

Hierop aansluitend informeerde de heer De Rouwe specifiek naar de totstandkoming van één loket en meer digitalisering in de dienstverlening, om zo de administratieve lasten voor de schippers verder naar beneden te brengen. Dat is een belangrijk onderwerp. Op dit moment zijn de gezamenlijke inspecties bezig met het vormen van een zogeheten front office voor vervoer over water. Dat moet er in 2008 zijn. Het idee komt voort uit de motie-Aptroot en het project Eenduidig toezicht. Wij werken dat idee nu samen met de sector uit. Een van de vragen waar wij ons nu nog over buigen is of het echt een virtueel loket moet worden of niet. De digitalisering heeft dus alle aandacht. Er wordt hard aan gewerkt.

Mevrouw Roefs zei dat zij van plan was om voortaan tijdens ieder overleg over de binnenvaart te vragen hoe wij de schone binnenvaart schoner gaan maken. Ik vind het een buitengewoon belangrijk onderwerp. Een sterke binnenvaart is naar mijn vaste overtuiging een schone binnenvaart, zeker in de toekomst. Ik hoop eigenlijk dat de maatregelen zodanig zullen zijn dat zij naar verloop van tijd zal denken dat het niet nodig is om deze vraag te stellen omdat zij zeker weet dat dit aspect de aandacht van de staatssecretaris heeft. Dat moeten wij echter even afwachten. Ik ben erg tevreden met het convenant dat de vorige minister van Verkeer en Waterstaat in november 2006 heeft afgesloten met de binnenvaartbranche. Schone binnenvaart is daarin een van de hoofdpunten. In 2016 moet de binnenvaart de schoonste vervoersmodaliteit zijn. Dat is een ambitie waaraan wij met z'n allen gaan werken. De belangrijkste acties die op dit moment lopen richten zich op het gebruik van schone brandstoffen. Het is de bedoeling dat de binnenvaart op zo kort mogelijke termijn brandstof gaat gebruiken die vergelijkbaar is met die van het wegvervoer. Dat betekent dat het zwavelgehalte sterk zal afnemen, waardoor het mogelijk wordt de uitlaatgassen van motoren na te behandelen. Dat is vooral belangrijk vanwege de problemen met fijn stof in de lucht.

Natuurlijk zit hier ook een belangrijke internationale dimensie aan. De Europese Commissie heeft begin dit jaar voorstellen gedaan voor aanscherping van de regelgeving. Ook binnen de CCR is dat een belangrijk thema. Daarbij gaat het onder meer over de vraag of oudere motoren niet stukgaan door het gebruik van schonere brandstof en wat daar dan aan gedaan kan worden. Een andere vraag in de CCR is of het zwavelgehalte in fasen of in één keer naar beneden gebracht moet worden. De Nederlandse inzet, ook die van de sector, is overigens om het in één keer te doen, en wel zo spoedig mogelijk.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben heel blij dat er aandacht komt voor verschoening van de binnenvaart. De staatssecretaris refereerde aan het convenant, dat ik ook bij mij heb. Daar staat in dat de branchepartijen de binnenvaart in 2007 gaan stimuleren om te investeren. Dat is nog redelijk vrijblijvend. Je moet vertrouwen hebben in de branche. Hoe zit het met de eigenaren van schepen voor wie het financieel erg moeilijk is om de al eerder gedane investeringen voor elkaar te krijgen? Dan heb je vaak te maken met oudere schepen. Hoe krijgt u die mee, als er in het convenant alleen sprake is van stimuleren?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het convenant is in november 2006 gesloten. Wij zijn er een paar maanden mee bezig. Schoner is een van de hoofdpunten. Er wordt

## Huizinga-Heringa

bekeken hoe wij de vraag die u noemt, oplossen. Wij gaan met elkaar bekijken hoe wij daarmee om zullen gaan. Op dit moment heb ik geen antwoord op die vraag, maar ik hoop na verloop van tijd wel.

De heer **Roemer** (SP): Dan moeten wij die vraag blijven stellen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De heer Roemer heeft ook gevraagd of ik zijn zorgen deel dat het kleine schip mogelijk verdwijnt. Die zorgen deel ik. Ik heb ook gesproken met mensen van de binnenvaart. Dat is een van de redenen waarom de behandeling van de wet even is opgehouden. Ik vond het prettig om met de mensen van de binnenvaart te spreken voordat wij deze wet gingen behandelen. Daarbij is mij gebleken dat de toekomst van de kleine schepen ook bij de organisaties een belangrijk zorgpunt is. In het convenant van november hebben wij afgesproken dat de branche gaat onderzoeken hoe dat kleine schip in de vaart kan blijven. Wij zijn bezig te bekijken welke maatregelen daarvoor genomen moeten worden. Er is afgesproken dat wij daarna samen bekijken wat een adequate en haalbare aanpak is. Ik stel voor dat de heer Roemer wacht op de uitkomsten van het convenant. Ik heb geen idee wanneer deze er zijn. Ik weet dat er hard aan wordt gewerkt, maar ik kan er nu geen tijdplanning voor geven. Misschien kan ik daar in tweede termijn even op terugkomen.

De heer Roemer vroeg ook in welk tempo de achterstand in het onderhoud van de vaarwegen wordt aangepakt en hoe wij dat in de begroting terugzien. In de Nota Mobiliteit is geld vrijgemaakt waarmee de achterstand in het onderhoud bij de vaarwegen in 2020 moet zijn weggewerkt. Er loopt een impulsprogramma voor de aanpak van achterstallig onderhoud 2004-2010. Een tweede impulsprogramma voor de periode na 2010 is in voorbereiding.

Mijn inzet is om het tweede programma voor na 2010 te versnellen. Ik vind 2020 wel heel erg ruim. Die mogelijke versnelling wordt nu uitgewerkt. Ik mik op 2016 als einddatum. Om die versnelling te bereiken willen wij gebruikmaken van de praktische kennis in de sector. De heer Roemer sprak over bewindslieden die altijd met mooie voorstellen komen die niet in de begroting voorkomen. Ik streef ernaar om het programma voor de periode na 2010 samen met de begroting voor 2009 aan te bieden. Ik hoop hiermee alle vragen beantwoord te hebben.

De heer **Roemer** (SP): Misschien wel mijn belangrijkste vraag is niet beantwoord. In veel gevallen wordt bij een nieuwe wet ook geregeld wanneer er een evaluatiemoment is, maar dat stond niet in deze wet. Ik denk dat wij allemaal kunnen leren van wat er de afgelopen jaren is gebeurd. Uit zo'n evaluatie kan naar voren komen of de doelstellingen zijn gehaald en of er punten zijn die wij kunnen gebruiken om het beleid in de toekomst verder te verbeteren. Is de staatssecretaris bereid om alsnog zo'n evaluatie op te starten?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Wij hebben een vrij open gesprek gehad met het deelorgaan, waarbij veel zorgen zijn geuit en opmerkingen zijn gemaakt, maar geen van de partijen heeft mij gevraagd om de wet uit 1998 te evalueren. Met dat in mijn achterhoofd zie ik op dit moment geen aanleiding om dat wel te doen.

De heer **Roemer** (SP): Het is prima als ik de eerste partij ben die erom vraagt. Ik kan ook vragen met welke mensen uit het veld u hebt gesproken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Met het deelorgaan en met de vertegenwoordigers van de hele branche.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij ben ik die ook voor een groot deel langsgedaan. Uit eigen initiatief heb ik steeds aangekaart of zij er voldoende zicht op hebben of de doelstellingen van destijds zijn gehaald. Men kon mij daarop onvoldoende antwoorden. Ik kreeg wel steeds verhalen van: volgens mij is dit en volgens mij is dat.

Er zijn in 1998 heel duidelijke doelstellingen geformuleerd. Er is toen behoorlijk wat losgemaakt, ook in het belang van de kleinere schepen. U zegt nu zelf dat u dat wilt onderzoeken. Die kleinere schepen zullen wij straks in onze infrastructuur heel hard nodig hebben, zeker in de kanalen en dat soort vaarwegen. Mijns inziens is die informatie voor de Kamer en het ministerie van groot belang om te bezien waar wij in het proces staan en waar dat moet worden bijgestuurd. Het lijkt mij heel goed te bekijken wat wij in 1998 hebben beoogd te behalen, of dat is gelukt en, zo nee, wat gaan wij dan doen. Ik kan geen reden bedenken om het niet te doen.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: De positie van de kleine schepen is een zorgpunt dat ik ook branchebreed heb gehoord. Wij zijn aan het bezien hoe wij dat punt kunnen aanpakken.

Ik heb vanuit de branche noch van de ambtenaren begrepen dat er behoefte is aan evaluatie van de wet. U kunt geen reden bedenken om het niet te doen, maar een evaluatie kost veel geld en veel mankracht. Er moet echt een reden zijn om te besluiten de wet te evalueren. Vooralsnog zie ik die reden niet.

De heer **Roemer** (SP): De positie van de kleine schepen is een reden. Ik heb gelezen dat er destijds afspraken zijn gemaakt over arbeidsvoorwaarden, capaciteit en reservecapaciteit enzovoort. Er is een heel aantal doelstellingen bepaald. Het is toch ook in uw belang om te weten of wij gehaald hebben wat wij destijds met die afspraken nastreefden? De komende tijd komen er nieuwe zaken die voor de binnenvaart van belang zijn. Ik ben blij dat u ook zegt dat binnenvaart een heel belangrijk onderwerp is. Volgens mij kunnen wij alleen maar leren van de geschiedenis. Daarom doe ik op u en op de Kamer een beroep om toch tot een vorm van evaluatie te besluiten. Wij kunnen dan met elkaar afspreken hoe uitvoering die moet zijn.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: ik kan bijna niet anders dan mijn antwoord van daarnet herhalen. Zolang ik geen enkele aanwijzing krijg vanuit de branche of elders vandaan dat het goed is om de wet te evalueren, zie ik vooralsnog geen aanleiding voor een evaluatie.

De heer **Madlener** (PVV): Allereerst dank ik de staatssecretaris voor haar goede uiteenzetting van onze punten. Ik heb alleen nog behoefte aan een kleine aanscherping van de bepaling over betreding van de woning. Ik heb in eerste termijn gevraagd of die bevoegdheid nadrukkelijk wordt beperkt tot de woning op het schip en niet ook geldt voor het dek, het motorhuis of wat dan ook. Voor de veiligheid moet een schip kunnen worden betreden,





De heer De Rouwe (CDA)

© M. Sablerolle – Gouda

maar kan zij die bevoegdheid nog iets scherper afbakenen?

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Het gaat expliciet om de woning. Daarvoor gelden dezelfde regels als op de wal.

De **voorzitter**: Wij zijn hiermee gekomen aan het einde van de eerste termijn van de regering. Naar mij blijkt, bestaat er in de Kamer behoefte aan een tweede termijn.

Ik geef daarbij als eerste het woord aan de heer De Rouwe van de ChristenUnie, pardon, van het CDA. Het zijn wel coalitiepartners, maar nog niet één partij.

□

De heer **De Rouwe** (CDA): Zo ziet u maar, voorzitter, hoe goed wij samenwerken in deze coalitie, waarvan uw fractie ook onderdeel is.

Voorzitter. Dank voor de warme reacties gisteren van u en van de Kamer op mijn maidenspeech. Ik heb die zeer gewaardeerd. Ik zou het zo weer over willen doen.

De **voorzitter**: Nu kunt u worden geïnterrumpeerd. Dat is nog veel leuker.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ja, nu begint het pas echt. Dat realiseer ik mij. Ik sta er ook zeer voor open.

Voorzitter. Ik ben ook dank verschuldigd aan de staatssecretaris die met hart voor de zaak heeft gesproken en op een aantal punten waarover mijn fractie vragen heeft gesteld duidelijkheid heeft geschapen. Misschien mag ik vanaf deze plaats ook de staatssecretaris feliciteren met haar maidenspeech als kabinetslid. Ik begrijp dat dit niet als zodanig een regel is, al is er wel een regel dat als een Kamerlid een maidenspeech heeft gehouden de eerstvolgende spreker er iets over zegt. Dat er geen regel is over maidenspeeches van bewindspersonen staat een felicitatie daarmee in dit geval mijns inziens niet in de weg.

Terug naar de behandeling van de Binnenvaartwet. Het klinkt goed dat het kleine patent van 35 naar 40 meter wordt verlengd. De staatssecretaris vind ik hierover duidelijker dan de minister destijds: ze zei dat ze het in

een wet zou vastleggen als het niet lukt in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Dat stemt tevreden. Mevrouw Dezentjé Hamming heeft hier in het verleden ook wat over gezegd. Wij zijn blij met deze antwoorden.

Ik ga ermee akkoord dat er een speciale regeling voor de sleepboten komt, maar mijn fractie heeft juist niet alleen gevraagd om een speciale regeling, maar om een regeling voor deze sector waardoor zo weinig mogelijk beperkingen worden opgelegd. Dat hoorde ik niet duidelijk genoeg in het antwoord van de staatssecretaris; een regeling akkoord, maar gebruik die dan ook om ervoor te zorgen dat deze sector zo min mogelijk in de weg staat. De staatssecretaris wilde een aantal zaken één op één overnemen uit het verleden. Op zichzelf is dat akkoord, maar als je dat doet, kun je van de gelegenheid gebruikmaken om beperkingen voor deze sector weg te nemen. Daarom dien ik de volgende motie in, waarin wij de regering verzoeken een AMvB op te stellen met een aparte regeling voor sleepboten die de beperkingen van het gebruik door vrijwilligersorganisaties zo veel mogelijk opheft. Met name dit laatste is wat anders dan ik van de staatssecretaris hoorde.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat conform de voorschriften in het wetsvoorstel Binnenvaartwet (30523) het gebruik van sleepboten door vrijwilligersorganisaties ernstig kan worden belemmerd;

verzoekt de regering, in de bij deze wet op te stellen AMvB een aparte regeling op te nemen voor sleepboten, die deze beperkingen voor het gebruik door vrijwilligersorganisaties zo veel mogelijk opheft,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 12 (30523).

De heer **De Rouwe** (CDA): Nu de skûtsjes. Ik heb er alle vertrouwen in dat ook deze staatssecretaris daar een warm hart voor heeft. Ik denk dat dit voor de hele Kamer geldt, want het zijn toch prachtige zeilboten daar in Friesland. Maar in het verlengde daarvan: er zijn ook historische schepen. De positie van de staatssecretaris hierin is mij nog niet helemaal duidelijk. Ik begrijp dat zij hier sympathiek tegenover staat, maar in de nota naar aanleiding van het verslag staat duidelijk dat historische schepen op termijn in principe moeten voldoen aan de huidige technische eisen. Daar zit voor mijn fractie de pijn, want als dat het geval is, als wij toewerken naar een systeem "tussen nu en veertig jaar", zal dat betekenen dat die schepen wel degelijk moeten voldoen aan een verzwaring van de huidige regels. Dat gaat onze fractie op dit moment een stap te ver. Wij zijn bang dat mensen met historische schepen daardoor in de knel komen. Iedereen begrijpt dat schepen destijds niet zijn gebouwd

## De Rouwe

om te voldoen aan eisen die in de toekomst zullen gelden. Vandaar de volgende motie.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat conform de voorschriften in het wetsvoorstel Binnenvaartwet (30523) het gebruik van historische vaartuigen voor recreatief gebruik, waaronder bijvoorbeeld de Friese skûtsjes, ernstig kan worden belemmerd;

verzoekt de regering, in de bij deze wet op te stellen AMvB een aparte regeling op te nemen voor historische vaartuigen voor recreatief gebruik, die deze beperkingen voor het gebruik ervan zo veel mogelijk opheft, of te komen tot een ruime, gerichte ontheffingsbevoegdheid op dit onderdeel voor de minister of staatssecretaris,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 13 (30523).

De heer **De Rouwe** (CDA): Verder zijn opmerkingen gemaakt over de ontwikkelingen in de ICT. De staatssecretaris zei terecht dat dit losstaat van dit wetsvoorstel. Ik ben hier zeer tevreden mee en ik hoop zeker dat we in 2008 die slag gaan slaan. De staatssecretaris vroeg nog of het digitaal moest zijn, of via één loket. Ik denk dat wij in de toekomst meer naar digitaal gaan. Dat past ook bij deze sector, omdat het mensen betreft die onderweg zijn en daardoor goed gebruik kunnen maken van ICT-mogelijkheden op afstand.

Ik dank de staatssecretaris nogmaals voor haar beantwoording.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik heb niet veel meer toe te voegen aan de discussie. De staatssecretaris is behoorlijk duidelijk geweest in haar beantwoording. Mijn fractie heeft geen behoefte aan een verdere discussie of het indienen van moties. Wij denken dat het belangrijkste wapenfeit is dat er goed overleg is geweest met de sector. Daar heeft de staatssecretaris veel energie in gestoken voordat wij deze wet gingen behandelen. Er zal nog een aantal zaken worden gemoderniseerd. Ook daar zullen wij een bijdrage aan leveren. Wij zijn buitengewoon content met de wijze waarop de zaak is behandeld en wachten de reactie van de staatssecretaris op de ingediende moties af.

□

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. De VVD-fractie stelt vast dat de staatssecretaris aan zo goed als alle wensen van de Kamer, of in elk geval die van de VVD-fractie, tegemoet is gekomen. Ik wil haar daar van harte voor bedanken. Deze vliegende start lijkt mij

veelbelovend voor de toekomst. Als wij op deze wijze kunnen doorgaan, belooft dat veel goeds.

Ik heb nog een opmerking van algemene aard. Wij hebben in de afgelopen dagen gehoord dat er veel bezuinigingen op het ambtenarenapparaat zullen plaatsvinden, waar de VVD-fractie overigens achter staat. Ik wil er wel voor pleiten om de kennis over de binnenvaart daar niet de dupe van te laten worden. Op dat terrein mag geen erosie plaatsvinden, want daar is de binnenvaart te belangrijk voor. Zowel het ministerie als alle dienstverlenende loketten moeten op dat punt op sterkte blijven.

□

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de heldere beantwoording. Er is duidelijk ingegaan op de vragen van mijn fractie, dus ik heb ook niet veel meer voor mijn tweede termijn. Het is goed dat wij nog eens duidelijk hebben gehoord dat er materieel in elk geval geen enkele verruiming van de bevoegdheden tot het betreden van woningen aan de orde is. Ik was ook erg blij dat de staatssecretaris zei dat er de afgelopen tijd echt vooruitgang is geboekt in de dienstverlening van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Zij noemde daar data bij die na de datum lagen van de brief die de Kamer heeft ontvangen waarin stond dat er veel over werd gesproken, maar dat er in de praktijk nog weinig van was te merken. Ik begrijp dat er nu van de sector signalen komen dat er wel wat te wensen overblijft, maar dat er sprake is van duidelijke verbeteringen. Ik hoop dat bij bezuinigingsronden juist de Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt ontzien omdat daar sprake is van een capaciteitsprobleem, voor zover ik begreep.

De toezegging van de staatssecretaris om de AMvB, die heel belangrijk is voor het bereik van deze wet en de precieze impact ervan, aan de Kamer voor te leggen, vonden wij ook goed. Ik begreep dat zij zelfs verder ging dan het amendement dat voorligt, want zij noemde ook de ministeriële regeling en niet alleen de AMvB die in het amendement wordt genoemd. Ik vroeg mij af of dat amendement gelet op de toezegging van de staatssecretaris nog wel nodig is. Het amendement betreft immers de eerste voorlegging en die is al toegezegd. Als wij dit amendement niet in stemming brengen, hebben wij een regel minder in de wet. En het ging toch om een vermindering van regeldruk?

De evaluatie was ook in de eerste termijn al een punt van discussie. Wij zijn altijd voor gerichte evaluaties van de effecten van wetgeving en de beantwoording van de vraag hoe daar rekening mee kan worden gehouden bij nieuwe wetgeving. Ik stel vast dat het een ongelukkig moment is om er nu mee te komen. Wij hebben de wet immers al besproken. In de schriftelijke behandeling heeft de SP geen vragen hierover aan de orde gesteld. Wij zijn altijd voorstander van evaluatie, maar wij vinden het op dit moment moeilijk om met een zo algemene en ongerichte evaluatie te komen.

De heer **Roemer** (SP): Ik kan er ook niets aan doen dat mijn maidenspeech niet eerder plaatsvond. Ik zal er in tweede termijn op terugkomen en zeggen op welke aspecten wij precies willen evalueren.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Het is helder dat de maidenspeech van de heer Roemer niet eerder kon, maar

## Van der Staaij

de SP bestaat al wat langer. Het is mij opgevallen dat de SP niet inhoudelijk aan de schriftelijke gedachtewisseling heeft deelgenomen. Dat overkomt ons allemaal wel eens. Daarvoor kunnen allerlei redenen bestaan. Daarbij had dit soort vragen echter aan de orde moeten zijn. Ik beschouw het als mosterd na de maaltijd om nu nog met voorstellen voor een grote evaluatie te komen. Wij hebben nu al nieuwe regels waarvan wij moeten bekijken hoe deze in de praktijk uitpakken.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. De heer Van der Staaij heeft gelijk met zijn eerste punt, maar ik veronderstel dat ik het hem niet hoeft uit te leggen. Hij weet als geen ander wat het betekent om keuzen te moeten maken wanneer de fractie niet groot is. Dat gold ook voor de SP toen wij met acht personen waren. Wij hebben er nu 25. Nu kunnen wij er dieper induiken. Dat hebben wij gedaan. Wat het tweede deel betreft, ben ik van mening dat het geen mosterd na de maaltijd is. De toekomst van de binnenvaart is juist nu heel relevant. Er ligt een grote economische groei in het verschiet. Wij verwachten een forse groei van het goederenvervoer. Ik meen dat het echt een goede zaak is om specifiek de stand van zaken ten opzichte van de doelstellingen op een aantal punten te evalueren, met name gericht op de vraag wat wij ervan leren en welke mogelijkheden wij hebben om bij te sturen in de komende jaren. Ik vraag absoluut niet om een grote en dure evaluatie. Ik zal de punten in tweede termijn noemen. Kamerbreed wordt gezegd hoe belangrijk de binnenvaart is.

De **voorzitter**: U was een beetje uitgelokt door de heer Van der Staaij, maar u gaat er nu wel erg lang op in.

De heer **Roemer** (SP): Dat mocht ik van u.

De **voorzitter**: Daarin heeft u gelijk.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): In reactie op deze discussie wil ik de volgende opmerking maken. Ik ben geen voorstander van een evaluatie van deze wet. Ik ben er echter wel voorstander van dat wij ieder jaar bij het jaarverslag en op verantwoordingsdag bekijken of op het gebied van de binnenvaart de beleidsdoelstellingen worden gehaald. Ik veronderstel dat ook de SP daar voor zal zijn. Het lijkt mij veel belangrijker dan evaluatie van de wet als zodanig.

De **voorzitter**: Dat was niet echt een vraag. Het is altijd mooi als een beroep wordt gedaan op de controlerende taak van de Kamer. Die hobby delen mevrouw Dezentjé en ik.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik wil eveneens graag beginnen met felicitaties aan de staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn. Het was haar maidenspeech in deze rol. Ik hoop dat het haar net zo goed is bevallen als mij gisteren.

De staatssecretaris heeft opheldering gegeven over een aantal kleine zaken dat boven de markt hing, zoals het vaarbewijs en de opsporingsbevoegdheid. Naar onze mening zijn deze zaken voldoende beantwoord. Ik ben tevreden met de toezegging dat er een onderzoek zal worden ingesteld naar het onderhoud van de kleine

schepen. Ik hoop dat de staatssecretaris het met mij eens is dat dit niet te lang moet duren. De groei van de economie en daarmee van het aantal grote schepen dat er in 2006 en 2007 is bijgekomen, brengt de eigenaren van kleine schepen nu al in een steeds lastiger pakket. Er is daarom alle reden om dit met enige spoed te onderzoeken. Het gaat om 270 grote schepen erbij.

De staatssecretaris wil de aanpak van de achterstanden in het onderhoud van de vaarwegen versnellen. Daar ben ik blij om. Als ik haar goed heb begrepen, wil zij dat echter pas doen vanaf 2010 en met voorstellen komen in de begroting voor 2009. Als wij hetzelfde tempo tot die tijd zouden volhouden, is het steeds de mening van de Kamermeerderheid geweest dat dit onvoldoende is. De moties die hierover werden ingediend, hebben steeds een meerderheid gehaald. De afgelopen jaren zijn bij de begrotingsbehandeling steeds meer middelen vrijgemaakt voor het onderhoud van de vaarwegen. Ik hoop dat de staatssecretaris het met mij eens is dat wij deze koers van de Kamer in de komende begroting zouden moeten terugzien. Wij zouden in ieder geval niet mogen terugvallen. Ik heb het niet over de cijfers die door het ministerie in de begroting zijn opgenomen, maar over wat de Kamer al enkele keren door middel van een motie heeft aangenomen. Kan de staatssecretaris hierop iets concreter ingaan?

Ik kom op de evaluatie. Ik heb de stukken uit 1998 uitgebreid bestudeerd. Daarin staan de doelstellingen van de liberalisering. Er zijn toen ook heel duidelijke afspraken gemaakt over het evenwicht en de capaciteit. Het zou goed zijn om te bekijken hoe het daarmee nu staat. Er is toen verder gezegd dat de maatregelen zouden moeten leiden tot een oplossing van de reservecapaciteit. Wij zien op dit moment een groei op ons afkomen en in het veld leeft de angst dat er wellicht weer overcapaciteit ontstaat. Alleen al daarom zou het erg goed zijn om te bezien of de doelstellingen uit 1998 zijn gehaald en hoe het er nu voorstaat. Er is in 1998 ook gesproken over het maatschappelijk draagvlak en over de regelgeving in relatie tot die in de omliggende landen. Ook op die punten zou moeten worden bezien hoe het er nu voorstaat. Misschien wel de belangrijkste reden om te evalueren is ten slotte de doelstelling van toen, te komen tot een ruime groei van het goederenvervoer via het water. Is dat met de veranderde regels gehaald, of kunnen wij die groei nog een extra dimensie geven? Het laatste willen wij immers volgens mij allemaal.

Een evaluatie gericht op deze vragen hoeft niet duur, groot of uitgebreid te zijn, omdat zij gericht is op een aantal specifieke onderwerpen, waarbij wij de huidige situatie vergelijken met die in 1998. Het houden van een evaluatie in die vorm zou erg goed zijn. Om dit voor elkaar te krijgen, dien ik de volgende motie in.

---

Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in 1998 de binnenvaart geliberaliseerd is, maar dat de resultaten hiervan nooit geëvalueerd zijn;

verzoekt de regering, de liberalisering van de binnen-



Mevrouw Huizinga-Heringa, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat

© M. Sablerolle – Gouda

vaart te evalueren, te beschrijven wat de gevolgen hiervan zijn en de Kamer hierover binnen zes maanden te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 14 (30523).

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Graag dank ik de Kamerleden die mij hebben gefeliciteerd met mijn maidenspeech. Een klein verschilletje was natuurlijk dat ik wel geïnterrumpeerd mocht worden. De Kamer heeft daar ook gebruik van gemaakt. Dat was toch een prettige ervaring.

De heer De Rouwe heeft twee moties ingediend. In de eerste motie wordt gevraagd om een aparte regeling op te nemen voor sleepboten, waarmee de beperking van het gebruik zoveel mogelijk wordt opgeheven. In de tweede motie wordt aandacht gevraagd voor de historische schepen. Ik beschouw beide moties als ondersteuning van mijn beleid. Ik neem ze dan ook over. Ik vraag wel ruimte om niet expliciet met een aparte regeling in de AMvB te hoeven komen. Ik wil kijken hoe juridisch het best een inpassing in de AMvB kan plaatsvinden. Beide moties passen helemaal in mijn beleid.

De **voorzitter**: U ziet de moties als ondersteuning van uw beleid.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: En ik neem ze over. Kan het niet beide?

De **voorzitter**: Nee, het kan niet beide. Amendementen kunt u overnemen. Moties kunt u zien als ondersteuning.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Ik zie ze als een ondersteuning van mijn beleid. Dat moet toch kunnen.

Mevrouw Dezentjé Hamming was erg blij dat ik alle aanbevelingen van de VVD heb uitgevoerd. Zij hoopte dat ik zo zou doorgaan. Als de VVD steeds met goede vragen komt, zal dat zeker gebeuren. Mijn ambtenaren waren erg blij met haar opmerking dat de kennis over de binnenvaart niet verloren mag gaan. Zij hebben glunderend naar die opmerking geluisterd. Ik ben het met mevrouw Dezentjé Hamming eens dat het goed is om daar alert op te blijven. Ik dank haar voor haar opmerking.

De heren Cramer en Van der Staij dank ik ook voor hun opmerkingen.

De heer Roemer vroeg waarom ik in de begroting 2009 hiermee kom. De Kamer kan toch ook met moties komen? Ik ben van plan in 2008 met een goede begroting te komen. Als hij met veranderingen en aanvullingen van die begroting wil komen, wacht ik dat graag af. Als hij ook nog een goede dekking weet te vinden, zal ik daar met grote belangstelling naar kijken.

Wat het convenant betreft, verwacht ik nog dit jaar resultaten van de onderzoeken die door het convenant zijn gestart.

In eerste termijn heb ik in een interruptiedebatte al uitgebreid gereageerd op het onderwerp van de motie van de heer Roemer. Voor de zomer kom ik wel met een visie op de binnenvaart. Daarin komt een aantal elementen voor dat de heer Roemer in tweede termijn heeft genoemd. Het doel daarvan is om de binnenvaart te versterken. Misschien wordt hiermee tegemoet gekomen aan het verzoek van de heer Roemer om een evaluatie. Het is geen evaluatie, maar wel een visie op de toekomst van de binnenvaart. Op de motie heb ik eigenlijk in eerste termijn al geantwoord. Ik zie op dit moment geen aanleiding tot een evaluatie.

Er is nog een amendement ingediend.

Mevrouw **Roefs** (PvdA): Ik vond de antwoorden van de staatssecretaris zo overduidelijk, dat ik dat amendement intrek.

De **voorzitter**: Het amendement-Roefs/De Rouwe (stuk nr. 11) is ingetrokken.

Staatssecretaris **Huizinga-Heringa**: Voorzitter. Hier ben ik erg blij mee. Dit lijkt mij ook een heel mooi slot van mijn antwoord in tweede termijn.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen over het wetsvoorstel en de moties vinden volgende week plaats.

Sluiting 17.22 uur

#### Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter ter zake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van verslag bijeenkomst ministers van Buitenlandse Zaken en de EU (21501-02, nr. 742);