

Verdonk

van mij verwachten dat ik in de toekomst inderdaad achteraf rapporteer over de hele 1F-procedure, als ik het zo mag noemen. Ik kan niet akkoord gaan met deze motie als het gaat over de voornemens met betrekking tot het voor de rechter brengen en de voornemens met betrekking tot de mogelijke uitzetting. Ik wil achteraf rapporteren over artikel 1F. Met de laatste twee elementen van de motie kan ik echter niet uit de voeten.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik ben blij dat de minister achteraf wil rapporteren, maar de zorg van mijn fractie is ook ingegeven door de berichtgeving deze week. Het mag toch niet zo zijn dat de 700 mensen die verdacht worden van oorlogsmisdaden zonder meer uitgezet gaan worden. Wij willen meer helderheid over de lijn die de minister in dit soort zaken kiest. Het lijkt ons dat op z'n minst zou moeten worden vastgesteld dat het om oorlogsmisdaden gaat.

Minister **Verdonk**: De cijfers die in het artikel staan waarop mevrouw Vos doelt, zijn onjuist geïnterpreteerd. Wat in dat artikel staat, klopt dus niet. Ik stel mij voor dat ik in ieder geval wat de toekomst betreft ga rapporteren. Van nu af aan zal ik over de dossiers die wij gaan behandelen, rapporteren.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het lijkt mij dat in het kader van deze eenmalige maatregel de minister ook zou moeten rapporteren over wat er gebeurt met de mensen die de contra-indicatie 1F reeds hebben tegengeworpen gekregen.

Minister **Verdonk**: Dit wordt een wat moeizame discussie omdat mevrouw Vos zich baseert op de cijfers in het artikel.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Ik wil graag meer informatie over het aantal 1F-mensen en wat er met hen gebeurt. Dat mag wat mij betreft ook achteraf maar ik vind wel dat de Kamer inzicht daarin moet hebben.

Minister **Verdonk**: Dat geeft een groot praktisch probleem. Ik kan deze groep niet exact aangeven. Wij hebben gerapporteerd onder het totale criterium openbare orde en veiligheid. Daar vallen de 1F-mensen ook onder. Mevrouw Vos vraagt mij

nu in feite om opnieuw al die dossiers te gaan bekijken om na te gaan voor welke mensen 1F geldt. Dat kan ik niet.

Mevrouw **Vos** (GroenLinks): Het is onbegrijpelijk dat de minister wanneer zij een totale maatregel doorvoert, niet kan rapporteren over de categorieën die daaronder vallen. Dat moet toch bij haar op het ministerie geregistreerd staan? Wat gebeurt er bij haar dan op het ministerie?

De **voorzitter**: Het antwoord is gegeven en als u het er niet mee eens bent kunt u er zo nodig op een ander moment nader op ingaan. De minister vervolgt haar betoeg.

Minister **Verdonk**: Voorzitter. Vervolgens kom ik te spreken over de motie van de heer De Wit. Als blijkt dat men elkaar niet verstaat, is een tolk aanwezig. Verder vraagt de heer De Wit in de motie om de uitkomst van de inspanningen schriftelijk vast te leggen. Ik wijs erop dat er altijd een proces-verbaal wordt opgemaakt van de desbetreffende gesprekken.

De heer **De Wit** (SP): Is het dan niet beter om ervoor te zorgen dat het standaard schriftelijk wordt vastgelegd en dat wanneer de IND naar de ambassade gaat ook een tolk meegaat, liefst een onafhankelijke tolk, dus iemand die los staat van wat dan ook in de desbetreffende zaak en er derhalve fris mee wordt geconfronteerd?

Minister **Verdonk**: Wij hebben heel veel goede tolken die ons van dienst zijn bij allerhande gesprekken. Er is een regeling voor die ik nu niet wil wijzigen. Uitgangspunt moet zijn dat wanneer mensen bij elkaar zitten, ze elkaar kunnen verstaan.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: De stemmingen over de ingediende moties zullen op een nog nader te bepalen tijdstip plaatsvinden.

De vergadering wordt enige ogenblikken geschorst.

Voorzitter: Weisglas

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Zeevaartbemanningswet in verband met de invoering van tuchtrechtspraak (28803).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Vandaag praten wij over de tuchtrechtspraak voor de zeevaartbemanningswet. De minister is voornemens om deze rechtspraak niet langer in de Schepenwet een plaats te geven, maar in de Zeevaartbemanningswet. Het huidige tuchtrecht is geregeld in een rijkswet. De minister heeft ervoor gekozen, het nieuwe tuchtcollege te regelen bij nationale wet. Het gevolg hiervan is dat het Nederlandse tuchtrecht niet langer zal gelden op Aruba en de Nederlandse Antillen, terwijl op alle in het Koninkrijk geregistreerde schepen dezelfde vlag wappert.

Wij kunnen ons afvragen of het wenselijk is dat de rechtspraak voor schepen in Nederland en voor schepen in andere delen van het Koninkrijk uit elkaar gaan lopen. Ook moeten wij ons afvragen of dit niet in strijd is met artikel 3 van het Statuut van het Koninkrijk. Dit artikel zegt dat het stellen van eisen aan de veiligheid een koninkrijks-aangelegenheid is. Ook de wetenschappelijke commissie van de Nederlandse vereniging voor rechtspraak spreekt hierover haar zorgen uit. Zij zegt dat ertegen gewaakt moet worden dat voor schepen varende onder de rood-witblauwe vlag, verschillende veiligheidsregimes gelden.

Tijdens de schriftelijke ronde heeft de minister aangegeven dat het tuchtrecht zich naar haar mening niet uitstrekt tot de veiligheid, maar zich beperkt tot de bescherming van de beroepsuitoefening. De vraag dringt zich op of tuchtrechtspraak een onderdeel is van de regels over die veiligheid. Een en ander komt in een nog breder kader te staan bij de eisen die worden gesteld aan de bemanning van zeeschepen, bijvoorbeeld op het gebied van opleidingen.

De huidige Zeevaartbemanningswet ziet vrijwel uitsluitend op de veiligheid van de scheepvaart. De tuchtrechtspraak dient onder andere



De heer Verdaas (PvdA)

© M. Sablerolle ± Gouda

ter bevordering van het veiligheidsbewustzijn. Precies over dat onderwerp zegt het Statuut dat het in een rijkswet geregeld moet zijn. Regels over de veiligheid van schepen, bijvoorbeeld over de eisen die aan de bemanning worden gesteld, en regels die ertoe strekken om die regels te handhaven, bijvoorbeeld het tuchtrecht, kunnen volgens mij niet los van elkaar worden gezien.

In het antwoord op vragen van de VVD hierover trekt de minister de conclusie dat de tuchtrechtspraak een landsaangelegenheid is, omdat dit logisch en praktisch zou zijn. Maar wat zijn eigenlijk de consequenties nu het wetsvoorstel geen rijkswet wordt? Verwacht de minister een gat in de rechtspraak, nu deze wet klaarblijkelijk niet geldt op Aruba en de Nederlandse Antillen? De Nederlandse Antillen willen bovendien bij nader inzien ook tuchtrechtspraak, maar dan bij voorkeur op eigen bodem. Onduidelijk is hoe zij de rechtspraak over incidenten op schepen gaan organiseren, vooral als het huidige tuchtrecht wordt afgeschaft. Graag vernemen wij van de minister hoe de Antillen het tuchtrecht denken te organiseren.

In het huidige college, de Raad voor de scheepvaart, is een grote diversiteit aan expertise aanwezig. In het onderhavige wetsvoorstel bestaat

het college uit 8 leden en 16 plaatsvervangende leden, die allen een achtergrond hebben in de koopvaardij of visserij. Om de nodige diversiteit te behouden, heeft de VVD mede namens de heer Buijs van het CDA het amendement op stuk nr. 8 ingediend, dat ervoor zorgt dat 2 reders, 2 waterbouwkundigen (lees ook baggeraars), 2 hydrografen en 2 registerloodsen als plaatsvervangend lid deel uitmaken van het tuchtcollege. Het totaal aantal leden en plaatsvervangende leden blijft gelijk. Bij een zitting zullen normaal gesproken 5 leden zitting hebben. Eenvoudige zaken kunnen worden afgedaan met 3 plaatsvervangende leden. Maximaal 2 van de plaatsvervangende leden, die in het amendement worden genoemd, kunnen tegelijkertijd deelnemen aan een zitting. De sector en de huidige Raad voor de scheepvaart hebben positief gereageerd op dit amendement. Met dit amendement wordt veel knowhow gebundeld en de landkant wordt erbij betrokken, in dit geval door de reders. De toevoeging betreft geen vaste leden, maar plaatsvervangers. Naar de mening van mijn fractie wordt hiermee de benodigde expertise binnen het tuchtcollege gewaarborgd.

Tot slot wil ik het hebben over de relatie tussen het voorliggende wetsvoorstel en de Schepenwet. Aan het begin van mijn betoog noemde

ik de opmerkingen van de wetenschappelijke commissie van de Nederlandse Vereniging voor rechtspraak. Ook de Raad van State volgt hierin een duidelijke lijn. Ik citeer uit een jaarverslag van 2000. Ik schrok daar even van, omdat ik dacht: dat is toch wel erg lang geleden. Toen ik mij realiseerde dat de motie van de heren Blaauw en Van Waning die ten grondslag ligt aan deze wetswijziging, uit 1998 stamt, bleek het alweer minder schokkend. De Raad van State meent dat, zelfs indien aan de juridische noodzaak van een uniforme regeling in de vorm van een rijkswet wordt getwijfeld, het uit beleidsmatig oogpunt onwenselijk is, als voor schepen onder dezelfde vlag verschillende veiligheidsregimes gelden.

De Koninklijke vereniging van Nederlandse reders (KVNR) heeft haar zorgen uitgesproken over de mogelijke devaluatie van de Nederlandse vlag, als de zeevaartwetgeving niet meer uniform van toepassing is op alle schepen varende onder dezelfde vlag. Ik ben uiteraard ook op deze punten benieuwd naar de reactie van de minister.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Wij spreken vandaag over het tuchtrecht in de Zeevaartbemanningswet. Op het oog is dat een weinig controversiële wijziging van een wet, maar de brief van 16 januari zette mij toch even aan het denken. Ik ben toen wat gaan informeren. Deze brief vormt een aanvulling op de nota naar aanleiding van het verslag, die eerder is gemaakt. In deze brief schrijft de minister dat de Nederlandse Antillen een regeling voor tuchtrechtspraak op eigen bodem verkiezen voor zeevarenden aan boord van op de Nederlandse Antillen geregistreerde schepen.

In de NRC stond een stukje over de zogeheten vlaggenlanden, waarin de Nederlandse Antillen werden genoemd. Ik refereer ook aan een uitzending van Netwerk, waarin dit onderwerp naar voren kwam. In mijn ogen is er een link met de wijziging die wij vandaag behandelen. In reactie op een publicatie in het AD van 22 november vorig jaar schrijft de minister van Economische Zaken van de Nederlandse Antillen, de heer

Verdaas

Cova, dat de Nederlandse Antillen de laatste jaren met een plan op zak erg hard aan de weg timmeren om het visserijvaartuigenbeleid in lijn te brengen met internationale standaarden en ontwikkelingen. Mijn interpretatie hiervan is dat het beleid nog niet in lijn is met die internationale standaarden en ontwikkelingen.

In de brief van 16 januari waaraan ik zojuist refereerde, wordt eigenlijk ongeclausuleerd gezegd dat het prima is dat de Nederlandse Antillen het tuchtrecht op eigen bodem vorm willen geven. Ik heb hierover een aantal vragen. Het tuchtrecht is weliswaar een relatief klein onderdeel in het hele palet van wetten en regelgeving, maar het is in onze ogen essentieel voor goed zeeman-schap, zoals dat wordt genoemd. Waarom is het kabinet zonder argumenten akkoord gegaan met een eigen invulling van dat tuchtrecht op de Nederlandse Antillen? Is dat wenselijk? Kan de minister alsnog een aantal argumenten geven?

Er wordt gezegd dat de Nederlandse Antillen ambtelijke ondersteuning van Nederland krijgen voor het opzetten van dat tuchtrecht. Dat lijkt mij een prima gebaar. Ik ga ervan uit dat het op papier dezelfde kwaliteit krijgt, maar ik heb wel vragen over de naleving daarvan. Controle en handhaving zijn het sluitstuk van de hele rechtsketen. In hoeverre hebben wij nog enig zicht op de wijze waarop het tuchtrecht wordt uitgevoerd en gecontroleerd? Mevrouw Dezentjé Hamming maakte daar ook al een opmerking over.

Krijgen wij binnen het Koninkrijk met verschillende regimes te maken? Hoe is de financiering geregeld? Geldt voor de tuchtrechtspraak op de Nederlandse Antillen hetzelfde regime? Ik kan mij voorstellen dat als de financiering daar op de sector wordt verhaald, dit scheepvaartbewegingen in onze richting oplevert. Als de financiering niet op de sector wordt verhaald, is misschien het tegenovergestelde het geval. Mij lijkt dat ook een aandachtspunt.

Zeeschepen die nu nog op de Nederlandse Antillen of Aruba zijn geregistreerd, komen in geval van toepassing van het tuchtrecht in de huidige situatie voor behandeling bij de Raad voor de scheepvaart terecht. Aangezien mevrouw Dezentjé Hamming daar ook al aan refereerde, kan ik daar kort over zijn. Deze optie vervalt na invoering van de

voorgestelde wijziging. Is er voorzien in een overgangsregeling? Wat gebeurt er indien de ontwikkeling en implementatie van het tuchtrecht op de Nederlandse Antillen toch onverhoopt op zich laat wachten?

Het zijn wellicht enigszins verrassende vragen. Zij zijn inderdaad pas onlangs opgekomen. Ik hoop dat ik de minister er niet mee overval en dat zij ze vandaag kan beantwoorden.

De vergadering wordt van 11.24 uur tot 11.35 uur geschorst.



Minister Peijs: Voorzitter. Met dit wetsvoorstel wordt uitvoering gegeven aan de motie die door de Kamer in maart 1998, thans bijna zes jaar geleden, is aangenomen. Deze motie is ingediend door de toenmalige leden van de Kamer Van Waning en Blaauw. Aangezien sinds het aannemen van deze motie de samenstelling van de Kamer enkele malen is vernieuwd ± hetzelfde geldt overigens voor de regering ± lijkt het mij een goede zaak om deze motie nog eens langs te lopen en daarbij aan te geven op welke wijze de regering aan deze motie uitvoering heeft gegeven.

De motie van de beide heren begint met de volgende twee constatering. De instelling van de Transportongevallenraad, later omgedoopt in de Raad voor de transportveiligheid, houdt in het opheffen van de Raad voor de scheepvaart. De opheffing van de Raad voor de scheepvaart betekent een indiging van het tuchtrecht in de scheepvaart. Bij deze twee constatering. De instelling van de Raad voor de transportveiligheid bewerkstelligt op zichzelf nog niet dat de Raad voor de scheepvaart wordt opgeheven, omdat daarvoor ook de Schepenwet moet worden gewijzigd. Het was uiteraard wel de bedoeling van de Wet tot instelling van de Raad voor de transportveiligheid dat de Raad voor de scheepvaart wordt opgeheven. De Raad voor de transportveiligheid wordt binnenkort vervangen door de Onderzoeksraad voor veiligheid, waarvan de totstandkoming ook weer het gevolg is van in dit geval twee door de Kamer aangenomen moties van de toenmalige Kamerle-

den Wagenaar en Van den Doel van december 2000.

De motie-Van Waning/Blaauw vervolgt met de volgende twee meningen van de Kamer. Tuchtrecht voor de scheepvaart moet blijven, mede gezien het unanieme pleidooi daartoe van de scheepvaartsector. Deze tuchtrechtspraak moet niet bij de Transportongevallenraad worden ondergebracht. De regering deelt deze twee meningen. De scheepvaartsector heeft haar pleidooi voor het behoud van tuchtrechtspraak tijdens de wordingsgeschiedenis van dit wetsvoorstel krachtig vormgegeven door permanent een grote betrokkenheid bij de totstandkoming van het wetsvoorstel te tonen, door zijn standpunten onder de aandacht te brengen van mijn ambtsvoorgangers Netelenbos en De Boer persoonlijk, door intensief overleg te plegen met mijn ambtenaren, door diverse suggesties tot verbetering van het wetsvoorstel te doen en laatstelijk door de brief van 16 oktober 2003 aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat. Op de inhoud van de brief kom ik dadelijk terug.

De opvatting dat tuchtrechtspraak niet bij een Ongevallenraad, thans nog Raad voor de transportveiligheid maar binnenkort de Onderzoeksraad voor de veiligheid, moet worden ondergebracht, ligt ten grondslag aan zowel de wettelijke regeling van het onderzoek naar ongevallen als aan het onderhavige wetsvoorstel. Deze opvatting is neergelegd in internationale aanbevelingen op het gebied van de internationale burgerluchtvaart en de zeescheepvaart met betrekking tot het ongevalsonderzoek. "It is not the purpose of marine casualty investigations to determine liability or apportion blame." Aangezien zowel strafrecht als tuchtrecht duidelijk wel strekken tot het beantwoorden van de schuldvraag, "apportion blame", dient het onderzoek naar de oorzaak van een ongeval gescheiden te worden van een strafrechtelijk of tuchtrechtelijk onderzoek. Het tuchtrechtelijk onderzoek vindt plaats na het ongeval. Het strafrechtelijk onderzoek is altijd strikt gescheiden gehouden van het ongevalsonderzoek. Hetzelfde wordt in dit wetsvoorstel met betrekking tot het tuchtrechtelijk onderzoek gedaan.

De motie van Waning en Blaauw mondt uit in een verzoek aan de

Peijs

regering, namelijk om bij de Kamer een voorstel in te dienen voor een wettelijke regeling van tuchtrecht voor de zeescheepvaart. Dat tuchtrecht moet zijn aangepast aan de eisen van de huidige tijd. Aan de wens van de Kamer om het tuchtrecht aan te passen aan de eisen van de huidige tijd is in dit wetsvoorstel op de volgende wijze uitvoering gegeven:

1. door de tuchtrechtspraak helemaal los te koppelen van het ongevals-onderzoek, waardoor tuchtrechtelijk onderzoek ook mogelijk wordt wanneer er geen ongeval heeft plaatsgevonden;

2. door niet alleen de overheid, in casu de inspectie van mijn ministerie, maar ook de burger de mogelijkheid te geven om een tuchtrechtelijke procedure aanhangig te maken door het indienen van een klacht;

3. door uitbreiding van het aantal tuchtmaatregelen dat de tuchtrechter kan opleggen, vooral met de mogelijkheid om een geldboete op te leggen;

4. door ook voor de zeescheepvaart de mogelijkheid van hoger beroep tegen een uitspraak van de tuchtrechter te creëren, zoals alle andere beroepsgroepen met uitzondering van de rechterlijke macht deze ook reeds kennen;

5. door aanpassing van het tuchtprocesrecht voor de zeescheepvaart aan andere, moderne wettelijke tuchtrechtstelsels, zoals het tuchtrecht in de veterinaire sector, in werking getreden in 1992; het nieuwe tuchtrecht voor accountants, in werking getreden in 1993; het tuchtrecht in de individuele gezondheidszorg, in werking getreden in 1997; het nieuwe tuchtrecht voor notarissen, in werking getreden in 1999 en het tuchtrecht van gerechtsdeurwaarders, in werking getreden in 2001. Veel bepalingen in het wetsvoorstel zijn aan een of meer van deze moderne tuchtrechtstelsels ontleend of zijn daardoor ten minste geïnspireerd. De memorie van toelichting bij het wetsvoorstel getuigt daarvan.

Tuchtrecht is geen onderwerp dat door het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden wordt aangemerkt als een aangelegenheid van het Koninkrijk, evenmin als strafrecht. Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba kunnen derhalve elk hun eigen strafrechtelijke en tuchtrechtelijke regels vaststellen. Zo hebben de Nederlandse Antillen en Aruba elk

een eigen Wetboek van Strafrecht, een eigen Wetboek van Strafvordering en ook een eigen tuchtrecht. Alleen voor het tuchtrecht in de zeescheepvaart is het om betrekkelijk toevallige redenen anders geregeld. Die toevallige redenen zijn historisch verklaarbaar, omdat de regels met betrekking tot het tuchtrecht in de zeescheepvaart samen met de regels die betrekking hebben op de veiligheid van zeeschepen zijn opgenomen in dezelfde wet, de Schepenwet van 1909, en de veiligheid van zeeschepen in het Statuut wel als een koninkrijks-aangelegenheid wordt aangemerkt. Bij de inwerkingtreding van het Statuut voor het Koninkrijk der Nederlanden in 1954 heeft deze wet in haar geheel de status van Rijkswet gekregen. Omdat het tuchtrecht in 1909 bij de veiligheid van schepen was ingedeeld, is het in 1954 in het Statuut terechtgekomen.

Bij de modernisering van het tuchtrecht heeft de regering dan ook met deze onjuiste koppeling gebroken. De regering is het dan ook niet eens met de opvatting van de organisaties in de sector van de zeescheepvaart in haar brief aan de Kamer van 16 oktober jl. dat tuchtrecht in de zeescheepvaart een aangelegenheid van het Koninkrijk zou zijn, omdat het betrekking heeft op veiligheidszaken. Veiligheid en tuchtrecht moeten wij vooral blijven scheiden. Naar het oordeel van de regering strekt modern tuchtrecht niet ter bescherming van het belang van de veiligheid van de zeescheepvaart, maar ter bescherming van de kwaliteit van de beroepsuitoefening door zeevarenden. Ik denk dat hetzelfde geldt voor bijvoorbeeld een ziekenhuis en de beroepskwalificaties van de internist in dat ziekenhuis. Daarom ligt het naar het oordeel van de regering meer voor de hand om dit onderwerp te regelen in de Zeevaartbemanningswet, die nationale regels bevat over de bemanning van de Nederlandse zeeschepen, dan in een Rijkswet die de veiligheid van zeeschepen regelt.

Het gevolg van deze logische keuze is dat de werkingssfeer van het nieuwe tuchtrecht is beperkt tot zeevarenden aan boord van zeeschepen die in Nederland zijn geregistreerd. De vraag is derhalve gerechtvaardigd wat de toekomst is van het tuchtrecht van zeevarenden aan boord van zeeschepen die in de

Nederlandse Antillen en Aruba zijn geregistreerd. Ik begrijp de vragen van de afgevaardigden dan ook heel goed. Daarover heb ik de Kamer bij brief van 16 januari jl. geïnformeerd. De regering van de Nederlandse Antillen wil een eigen tuchtrecht en de regering van Aruba wil het tuchtrecht afschaffen. Aruba heeft twee schepen. Om daar nu een heel tuchtrecht voor in het leven te roepen en te houden, is inderdaad wat veel gevraagd en ik kan mij dan ook heel goed voorstellen dat Aruba dat wil afschaffen. De regering kan zich daarom wel met beide wensen verenigen. Het is ook de bevoegdheid en verantwoordelijkheid van de landsregeringen van de Nederlandse Antillen en Aruba. De regering van Aruba hoeft alleen maar te wachten op de inwerkingtreding van de Rijkswet tot wijziging van de Schepenwet, waardoor de Raad voor de scheepvaart wordt opgeheven en het daarin geregelde tuchtrecht vervalt. De regering van de Nederlandse Antillen moet ervoor zorgen dat er vóór dat tijdstip een landsverordening tot stand komt, waarmee een tuchtcollege op Antilliaanse bodem in het leven wordt geroepen. Vanzelfsprekend heeft de Nederlandse regering al de bereidheid uitgesproken om daartoe ambtelijke bijstand ter beschikking te stellen.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik deel de analyse van de minister dat het de eigen bevoegdheid is van de Nederlandse Antillen, maar de vraag is hoe het in de praktijk uiteindelijk zal uitpakken. Inderdaad heeft het tuchtrecht niet alleen te maken met veiligheid, maar ook met vakmanschap, illegale visserij, milieuozingen, enz. Natuurlijk mogen de Nederlandse Antillen het zelf regelen, maar als nu de handhaving een stuk minder wordt, blijf ik zorgen houden over die verschillende regimes in Nederland en op de Nederlandse Antillen. Het is immers wel hetzelfde Koninkrijk.

Minister **Peijs**: Volgens mij zijn die zorgen niet nodig, want ook nu gebeurt er pas wat als de Commissie van onderzoek van de Nederlandse Antillen een tuchtzaak in gang zet. Die neemt dus altijd het initiatief. In de laatste tien jaar is dat in twee gevallen gebeurd. Hier gebeurt dus niets zolang de Commissie van onderzoek op de Nederlandse

Peijs

Antillen niet aangeeft dat er iets moet gebeuren. Ik denk dat het dus een vooruitgang is als niet alleen het initiatief maar ook de afhandeling bij de Antillen liggen. Het zou toch ook vreemd zijn als bijvoorbeeld een Antilliaanse visser naar Nederland moet komen voor een tuchtzaak, want het is dan niet uitgesloten dat het college en die visser elkaar niet begrijpen. Het is volgens mij dan ook heel logisch en praktisch om het op de Nederlandse Antillen af te handelen. Gelet op het aantal zaken zal Nederland natuurlijk altijd willen helpen. In de Schepenwet zou ook nog een overgangsbepaling kunnen worden opgenomen of de wet zou ook nog gefaseerd in werking kunnen treden, zodat er in ieder geval geen gat valt, maar de twijfel van de heer Verdaas over wat er zou gebeuren nadat de Schepenwet is gewijzigd, deel ik in ieder geval niet.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik ben er ook niet voor om bijvoorbeeld die vissers naar Nederland te halen, maar het argument dat het in de afgelopen tien jaar pas tweemaal is gebeurd, kan natuurlijk evengoed worden uitgelegd als dat er wellicht niet scherp genoeg wordt gecontroleerd en gehandhaafd. Mijn vraag is er alleen op gericht of wij straks hier in Nederland nog zicht hebben op de wijze waarop het tuchtrecht daar wordt toegepast. Dit staat los van het feit dat de wet als zodanig ongetwijfeld zal deugen.

Minister **Peijs**: Ik denk dat wij niet al te paternalistisch moeten zijn. De vloot van de Antillen omvat 350 zeegaande schepen die op de internationale wateren varen en die aan alle eisen voldoen. Er vaart geen schip weg zonder dat het aan de veiligheidseisen voldoet. De Port State Control leidt ertoe dat schepen regelmatig worden geïnspecteerd. Als er dan een ongeval gebeurt, is het al gebeurd voordat het tuchtrecht in werking kan worden gesteld. Dit gebeurt natuurlijk alleen als er sprake is van een vermoeden van verkeerd gedrag van de bemanning. Dit hoeft niet altijd het geval te zijn.

Als je uitgaat van schepen die in een up-to-dateconditie verkeren, denk ik dat uw vraag ietwat paternalistisch is. Alsof betrokkenen op de Antillen niet op hun eigen zaken zouden kunnen passen. Iets wat zij kennelijk met alle tuchtrecht kunnen doen, zouden zij dat niet

kunnen doen met de zeevaart? Waarom zouden zij op alle andere gebieden wel hun verantwoordelijkheid kunnen nemen? Waarom wordt het tuchtrecht op alle andere gebieden aan hen overgelaten en zouden wij hun het zeetuchtrecht uit handen nemen, omdat wij dat beter zouden kunnen doen? Gelet op het aantal gevallen en de conditie van de schepen ben ik van mening dat zij dit best aan kunnen. Wij zijn bereid om hun te helpen bij het opstarten van het traject.

Mevrouw Dezentjé Hamming (VVD): De minister sprak over een overgangsregeling in de Schepenwet. Ik vind dat een goede gedachte. Komt zij later nog terug op de Schepenwet, de stand van zaken en de veranderingen die zullen worden aangebracht?

Misschien mag ik een kleine correctie aanbrengen: het gaat niet over twee gevallen in de afgelopen tien jaar, maar volgens mijn informatie over zes gevallen.

Minister **Peijs**: Volgens ons heeft de Commissie van onderzoek van de Antillen in twee gevallen gevraagd om tuchtrecht in Nederland voor hun schepen. Ik zal dit laten nagaan en ik zal u informeren als het er meer zijn geweest.

Ik zeg toe dat wij eraan zullen meewerken dat de inwerkingtreding van de Schepenwet gefaseerd zal plaatsvinden.

Ik wil nog even doorgaan op het amendement, omdat het betrekking heeft op de samenstelling. In verschillende fasen is er intensief overleg geweest met de organisaties van werkgevers en werknemers in de scheepvaartsector. De door hen naar voren gebrachte suggesties voor wijziging van het oorspronkelijke conceptvoorstel zijn alle opgenomen na overgenomen. Op hun verzoek zijn in vergelijking met het eerste conceptvoorstel de volgende vijf veranderingen aangebracht. Het aantal leden van het tuchtcollege is verdubbeld. Het aantal plaatsvervangende voorzitters is verhoogd van één naar twee. Het aantal plaatsvervangende leden is zelfs verviervoudigd. Er is een mogelijkheid geopend dat het tuchtcollege eenvoudige zaken ter zitting afdoet met drie in plaats van vijf leden. Er is enige beperking aangebracht in de mogelijkheid om ook oud-beroepsgenoten tot lid van het tuchtcollege te benoemen

teneinde te voorkomen dat hun beroepservaring te zeer verouderd zou kunnen zijn alsmede ter bevordering van de doorstroming.

Voorzitter. Mij wordt nu gemeld dat er in de afgelopen acht jaar in twee zaken is gevraagd om tuchtrecht in Nederland. Nu vraag ik aan mijn ambtenaren waar die andere vier zijn gebleven, want dat is ongetwijfeld de volgende vraag van mevrouw Dezentjé.

Aan de wens van de organisaties om ook niet-nautisch deskundigen als lid of als plaatsvervangend lid op te nemen in het nieuwe tuchtcollege is geen gehoor gegeven, omdat deze wens op gespannen voet staat met de door de Kamer in de motie-Van Waning/Blaauw uitgesproken wens om het tuchtrecht aan te passen aan de eisen van de huidige tijd.

Tuchtinstanties bestaan in de huidige tijd uitsluitend uit de combinatie van leden beroepsgenoten en juridisch deskundigen. Gezamenlijk kunnen zij zich het beste een oordeel vormen over de kwaliteit van het beroepsmatig handelen door leden van de betrokken beroepsgroep. Teruggrijpend op mijn ziekenhuisvoorbeeld kan ik de volgende vergelijking maken: je laat het beroepsmatige gedrag van een internist niet beoordelen door de als manager aangestelde directeur van een ziekenhuis. De beroepsgenoten kunnen zich dus het beste een oordeel vormen over de kwaliteit van het beroepsmatig handelen van leden van de betrokken beroepsgroep, in dit geval is dat het naleven van de norm van goed zeemanschap door zeevarenden.

De wens van de organisaties in de sector van de zeescheepvaart om bij het vormen van dit oordeel ook andere beroepsgroepen te betrekken, is gebaseerd op hun ervaringen met de huidige Raad voor de scheepvaart. Deze organisatie werkte wel op deze manier, omdat zij zich vooral richtte op veiligheid. Natuurlijk hebben alle genoemde groepen verstand van de veiligheid van schepen. Dat geldt echter zeker niet voor het beroepsmatig handelen van de kapitein. Ik denk niet dat het wenselijk is dat de werkgever hierover een oordeel velt.

Over dit onderwerp hebben mevrouw Dezentjé Hamming en de heer Buys een amendement ingediend (stuk nr. 8), waarin wordt voorgesteld om naast de vier beroepsgenoten uit de visserij en

Peijs

vier beroepsgenoten uit de zeevisserij, twee reders, twee waterbouwkundigen, twee registerloodsen en twee hydrografen in het college op te nemen. Ik vind vooral het opnemen van hydrografen in dit rijtje opvallend. Zij hebben ongetwijfeld veel verstand van zeebodems en kunnen uit dien hoofde licht werpen op de oorzaken van een ongeval, maar het is natuurlijk wel de vraag of zij iets zinnigs kunnen zeggen over het handelen van een kapitein als kapitein en lid van de bemanning. Deze hydrografen zouden plaatsvervangende leden van het tuchtcollege worden. Omdat in de wet staat dat het tuchtcollege kleinere zaken ter plaatse met drie leden af mag doen, is het zelfs mogelijk dat een kleine zaak wordt afgedaan door plaatsvervangende leden, zonder dat er nog een beroepsgeenoot bij betrokken wordt. Dit zou kunnen betekenen dat twee hydrografen moeten oordelen over het gedrag van een kapitein. Ik denk dat dat onwenselijk is.

Mevrouw **Dezentjé Hamming**

(VVD): Ik ben het niet met de minister eens. Het belang dat reders hierbij worden betrokken, is namelijk dat ook de landkantorganisatie bij het college wordt betrokken. Een dergelijke organisatie is namelijk nauw betrokken bij de beroepsuitoefening. Verder wil ik naast het voorbeeld van de minister van de twee hydrografen, het voorbeeld plaatsen van twee registerloodsen. Zij vertegenwoordigen een heel apart specialisme dat wel degelijk thuishoort in dit college.

Minister **Peijs**: Neem het voorbeeld dat een kapitein opdracht geeft tot het lozen van olie op zee. Ik denk dat een reder daarover geen oordeel zou moeten mogen vellen, omdat reders niet zelden zelf de opdracht geven tot tanken/spoelen. De kapitein functioneert aan boord totaal eigenstandig. Hij is de baas en geeft eigenstandig zijn bevelen. De opdrachtgever aan de wal moet daarom niet oordelen over het gedrag van de kapitein. Daar doet het feit niets aan af dat die opdrachtgever natuurlijk niet de reder zal zijn van die specifieke kapitein. Als een kapitein de opdracht geeft om op zee de tanks open te zetten, moet hij op zijn gedrag worden aangesproken.

Mevrouw **Dezentjé Hamming**

(VVD): Het belang van deze

samenstelling is natuurlijk dat er zoveel mogelijk expertise bij elkaar wordt gebracht, want anders kan worden volstaan met een paar kapiteins. De voorgestelde samenstelling wordt door de gehele bedrijfstak gedragen: door de kapiteinsvereniging en de Federatie van werkgevers in de zeevaart.

Minister **Peijs**: Ik begrijp heel goed dat de werkgevers daar graag bij willen zitten, maar dat raad ik dus af. De directeurs van ziekenhuizen, die het management doen, zitten ook niet in het medisch tuchtcollege; daarin zitten alleen mensen uit de beroepsgroep. Ik raad het werkelijk af om een dergelijke mix aan te brengen in het tuchtcollege waarin over goed zeemanschap wordt geoordeeld. Ik ben van mening dat een landrot zoals de reder niet moet oordelen over hetgeen op zee, wellicht in een vliegende storm, is gebeurd. De beroepsgroep kan gevallen objectief bekijken en kan zich ook voorstellen aan welke spanningen de bemanning heeft blootgestaan, zoals ook bij andere tuchtcolleges het geval is. Ik verzoek de Kamer om dit punt nauwkeurig te bekijken en de zaken zorgvuldig tegen elkaar af te wegen.

Ik denk dat de indieners van het amendement uit het oog verloren hebben dat de belangrijkste taak van de Raad voor de scheepvaart bestaat uit het instellen van een onderzoek naar de oorzaak van scheepvaartongevallen. Op dat punt is een mix wel noodzakelijk. Omdat beide instituties vroeger in dezelfde wet zijn geschoven, blijven wij denken dat voor een oordeel over goed zeemanschap dezelfde mix nodig is. Dat is echter niet het geval; die mix is alleen nodig bij ongevallenonderzoek. Als daarbij ook wordt getwijfeld aan goed zeemanschap, dan moet daarvoor een ander tuchtcollege worden ingeschakeld zodat beoordeling door beroepsgenoten kan plaatsvinden.

De **voorzitter**: Ik zie de heer Buijs aan de interruptiemicrofoon staan, maar hij heeft niet deelgenomen aan het debat.

De heer **Buijs** (CDA): Ik heb wel het amendement mee ondertekend. Misschien vormt dat feit voor u aanleiding om een vraag aan de minister toe te staan?

De **voorzitter**: U weet mij wederom te overtuigen.

De heer **Buijs** (CDA): Ik kan de redenering van de minister goed volgen, maar er worden vier categorieën genoemd. Is de minister dezelfde mening toegedaan voor alle vier de categorieën? Ik vraag met name aandacht voor de twee registerloodsen.

Minister **Peijs**: Dat is het enige punt waarover ik bereid bent om na te denken, hoewel de registerloods aan boord een totaal andere verantwoordelijkheid heeft dan de kapitein. De registerloods kan het schip dwars door de muur zetten, van boord stappen en zeggen: "captain, I did my utmost." De kapitein is in een dergelijk geval verantwoordelijk, niet de registerloods. Als de Kamer evenwel perse een van die groepen vertegenwoordigt wil zien, dan gaat mijn voorkeur uit naar de loodsen, want zij hebben ervaring aan boord van schepen.

Wij moeten in de gaten houden dat de taak van de Raad voor de scheepvaart veel ruimer is dan de taak van het nieuwe tuchtcollege. Voor het instellen van een ongevals-onderzoek is daarom een bredere samenstelling wenselijk dan voor uitsluitend een tuchtrechtelijk onderzoek. Voor een tuchtrechtelijk onderzoek, om te beoordelen of een kapitein of scheepsofficier al dan niet in overeenstemming met de norm van goed zeemanschap heeft gehandeld, zijn deze niet-nautische deskundigheden in het algemeen niet nodig. Als het inschakelen van een van deze deskundigheden in een enkel geval wenselijk is, dan kan dat beter door een vertegenwoordiger van de betrokken beroepsgroep als deskundige in een openbare zitting te horen dan als plaatsvervangend lid van het tuchtcollege in de beslotenheid van de raadskamer. Deskundigheid kan altijd worden ingeroepen als deze nodig wordt geacht om tot een rechtvaardig oordeel te komen.

Het plaatsvervangend lidmaatschap van vertegenwoordigers van werkgevers in de zeescheepvaart, de reders, doet bovendien ernstig afbreuk aan de door eenieder gewenste onafhankelijkheid van het nieuwe tuchtcollege. Het arbeidsrecht biedt werkgevers reeds voldoende mogelijkheden om corrigerend en sanctionerend op te

Peijs

treden tegen zeevarenden die de voor hun beroep geldende normen niet in acht nemen. Het is onwenselijk dat werkgevers daarnaast ook de mogelijkheid krijgen om als lid van het tuchtcollege sanctionerend tegen zeevarenden op te treden. Mij is dan ook geen enkel wettelijk tuchtrechtstelsel bekend, waarin vertegenwoordigers van de werkgevers van de aan tuchtrecht onderworpen beroepsgroep zitting hebben in het tuchtcollege. Door de tekst van onderdeel II van het amendement wordt het mogelijk gemaakt dat er bij afwezigheid van de leden van het college drie plaatsvervangers kunnen zitten, onder wie geen enkele vertegenwoordiger van de beroepsgroep van de zeeman. Dat lijkt ons een ongewenste zaak.

Het wetsvoorstel kan niet in werking treden, voordat de Raad voor de scheepvaart, die thans is belast met het tuchtrecht in de sector, is opgeheven. Daarvoor is echter een wijziging van de Schepenwet nodig. Die wet is een rijkswet. Een voorstel van rijkswet, waarin de Schepenwet wordt gewijzigd in verband met het tot stand komen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en in verband met het invoeren van de onderhavige regeling van tuchtrechtspraak voor de zeescheepvaart, bevindt zich in een vergevorderd stadium van voorbereiding. Er is een advies van de Raad van State van het Koninkrijk. Naar aanleiding daarvan is een nader rapport in concept opgesteld. Ik had gehoopt ± en eerlijk gezegd ook verwacht ± dat het voorstel van rijkswet al bij de Kamer zou zijn ingediend op het tijdstip van de mondelinge behandeling van het onderhavige wetsvoorstel. Daarvan ben ik ook uitgegaan in mijn brief aan de Kamer van 16 januari jl. Tot mijn spijt is dat echter niet gelukt, omdat er in de rijksministerraad onverwacht toch nog een klein probleem is gerezen. Ik streef er uiteraard met alle kracht naar om dat zo spoedig mogelijk uit de wereld te helpen teneinde het voorstel van rijkswet zo snel mogelijk aan de Kamer te kunnen toezenden. Doordat de inwerkingtreding van het onderhavige wetsvoorstel afhankelijk is van het in werking treden van het voorstel van rijkswet tot wijziging van de Schepenwet, kan ik tot mijn spijt nu nog geen concrete datum voor de inwerkingtreding van beide regelingen noemen.

Ik dank alle partijen die de afgelopen periode intensief hebben samengewerkt aan hetgeen thans voorligt. Ik noem daarbij in de eerste plaats de organisaties in de sector van de zeescheepvaart, die bij de voorbereiding van het wetsvoorstel voortdurend gezamenlijk, als groep van acht, hun standpunten bij mijn departement en bij de Kamer naar voren hebben gebracht. Voorts noem ik de voorzitter van de huidige Raad voor de scheepvaart die op een zeer constructieve wijze heeft meegedacht over de juridische vormgeving van de tuchtrechtspraak van het college dat een belangrijk deel van de taken van zijn Raad voor de scheepvaart zal voortzetten. Wij zijn ervan overtuigd dat wij met het wetsvoorstel een goede stap voorwaarts zetten in het belang van de maritieme sector.

De twee zaken in de laatste acht jaar zijn alleen op aandrang van onze Raad voor de scheepvaart door de Commissie van onderzoek van de Nederlandse Antillen aan de Raad voor de scheepvaart overgedragen. Was dat niet gebeurd, dan waren er de laatste acht jaar helemaal geen zaken geweest.

De heer Verdaas vraagt hoe de kwaliteit van het tuchtrecht op de Nederlandse Antillen zal zijn, evenals de kwaliteit van de handhaving ervan. Hij doelt vooral op illegale zeevisserij. Dat is geen reden voor tuchtrecht. In het specifieke geval zal een strafrechtelijke procedure moeten worden gestart. Illegaal vissen is tegen de wet. Daarvoor beland je dus voor de gewone rechter. Het valt dan ook niet onder het tuchtrecht van de Antillen, zelfs niet onder dat van Nederland.

De vraag is hoe wij kunnen voorkomen dat er een "tuchtrechtloos tijdperk" ontstaat, analoog aan het stadhoudersloos tijdperk. Het is de eigen verantwoordelijkheid van de Nederlands-Antilliaanse regering om een tuchtrechtloos tijdperk te voorkomen door de noodzakelijke voorzieningen de daarvoor noodzakelijke regelgeving zo snel mogelijk tot stand te brengen, zodat die regelgeving in werking kan treden op het moment dat de Raad voor de scheepvaart wordt opgeheven. Voor het laatste is een wijziging van de rijks-Schepenwet noodzakelijk, zoals ik net heb uitgelegd. Het is het uitdrukkelijk streven van de Nederlandse regering om de wijziging van de rijkswet op zo kort

mogelijke termijn tot stand te brengen. Daarmee wordt de Raad voor de scheepvaart opgeheven en worden diens onderzoekstaken overgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid, die binnenkort de Raad voor de transportveiligheid zal vervangen. De tuchtrechtelijke taken inzake zeevarenden aan boord van zeeschepen die in Nederland zijn geregistreerd, kunnen dan worden overgedragen aan het tuchtcollege voor de scheepvaart waarover wij het vandaag hebben. De Nederlandse regering acht het niet wenselijk om de opheffing van de Raad voor de scheepvaart ook nog eens te koppelen aan diens uiterst bescheiden tuchtrechtelijke taken ten aanzien van zeevarenden aan boord van zeeschepen die op de Nederlandse Antillen zijn geregistreerd. Deze taak is beperkt tot zaken die de Commissie van onderzoek op de Nederlandse Antillen naar de Raad voor de scheepvaart doorverwijst. De afgelopen acht jaar is zelfs dat niet gebeurd want toen er toch iets aan de hand was, hebben wij moeten zeggen: stuur ze hierheen.

Ik zag mevrouw Dezentjé knikken toen ik vroeg: zullen wij voor alle zekerheid voor een fasering in de Schepenwet zorgen zodat er geen gat ontstaat? Dat kan, want Nederland kan met de Antillen werken aan hun tuchtrecht zodat wij in ieder geval weten dat er een tuchtrecht is en gehandhaafd wordt. De Antilliaanse Commissie van onderzoek is vanzelfsprekend verantwoordelijk voor het aanbrennen van de zaken.

De heer **Verdaas** (PvdA): Heb ik in het eerste deel van uw beantwoording goed gehoord dat er op koninkrijksniveau collegiaal afspraken worden gemaakt over de wijze waarop met het recht wordt omgegaan? Dit staat dus los van de ambtelijke ondersteuning bij het maken van het tuchtrecht en heeft te maken met het amendement, financiering enz.

Minister **Peijs**: Wij gaan ze helpen. Als zij dat tenminste willen, want je kunt iemand niet helpen als hij niet geholpen wil worden. Wij zullen aanbieden ambtelijk te helpen met het vormgeven en opstarten van het tuchtrecht op de Nederlandse Antillen. Daarbij wordt natuurlijk verteld hoe wij werken en welke criteria wij hanteren. Als je het op

Peijs

die manier ziet, is mijn antwoord op uw vraag "ja".

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Ik ben de minister dankbaar voor de toezegging om een fasering aan te brengen in de Schepenwet zodat er geen gat ontstaat. Ik zal overwegen het amendement met betrekking tot de samenstelling enigszins aan te passen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, in principe aanstaande dinsdag over dit wetsvoorstel te stemmen. Dit hangt echter mede af van de beslissing van mevrouw Dezentjé over haar amendement.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 februari 2004 over de **tweede fase havo/vwo**.

De **voorzitter**: Mijn excuses aan de woordvoerders dat zij te vroeg zijn gewaarschuwd en uit andere gesprekken hebben moeten komen.

Mevrouw **Hamer** (PvdA): Voorzitter. Dank u voor uw excuses. Wij hebben inderdaad een poosje zitten wachten, maar zijn des te beter voorbereid. Vorige week hebben wij een goed debat gehad over de voorstellen voor de tweede fase. Het was niet het eerste debat en het zal ook niet het laatste debat zijn. Het is een goed debat geweest om met elkaar een belangrijke volgende stap te kunnen zetten. Wij zijn het erover eens geworden dat de profielcommissies aan de slag moeten om goede samenhangende profielen te maken waarmee kinderen verder kunnen. Die profielen moeten dus zijn gericht op een goede opleiding en passend bij de keuze van de kinderen en die de maatschappij dienen.

Verleden week zijn wij het debat geïndigd met naar ons gevoel te veel open einden. Ondanks dat wij een aantal conclusies hebben getrokken, hebben wij in berichten in de krant kunnen lezen dat er te veel het beeld is blijven hangen dat de Kamer hierover verdeeld is. Dit is de

belangrijkste reden voor ons verzoek om dit onderwerp op de agenda te plaatsen. De vorige week hebben wij namelijk al kunnen zien dat er op een behoorlijk aantal punten in de Kamer meerderheden zijn ontstaan. Die meerderheden wisselen dan wel qua samenstelling, maar het zijn meerderheden.

Er is consensus over ontstaan om die punten vast te leggen in een motie. Natuurlijk ligt het hart van de een iets meer bij het ene punt dan bij het andere punt. Nogmaals, toch stoelen de punten die in de motie verwoord zijn, op een meerderheid. Vandaar dat alle onderwijswoordvoerders de motie hebben ondertekend.

Onze belangrijkste vraag is dat de profielcommissies zo snel mogelijk samenhangende profielen maken en ons antwoord geven op een aantal belangrijke resterende vragen. Gisteren hebben wij uit de mailberichten kunnen afleiden wat het knelpunt precies is waarop dit onderwerp balanceert: aan de ene kant de wens van iedereen om de bètavakken en een aantal andere vakken een goede positie te geven en aan de andere kant het bieden van voldoende ruimte aan de scholen en hun leerlingen om keuzes te maken.

Daarbij is het voor de Kamer van belang dat zij zich goed gerealiseerd heeft dat de tijd voorbij is dat zij lespakketten tot in de minuutjes nauwkeurig kan vaststellen en dat in plaats daarvan de professionals, in dit geval de profielcommissies, beter de uitwerking van de voorstellen kunnen doen.

Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de uitwerking van het voorstel met betrekking tot de inrichting van de tweede fase in het voortgezet onderwijs snel ter hand moet worden genomen;

verzoekt de regering:

- binnen een termijn van een maand via de minister de Kamer te informeren over de wijze waarop het kabinet invulling wil geven aan de taakopdracht en de samenstelling van twee profielcommissies, te

weten één voor beide natuurprofielen en één voor beide maatschappijprofielen;
- in ieder geval in deze taakopdracht mee te nemen dat de profielcommissies op grond van het in de Tweede Kamer besproken voorstel per profiel uitwerking geven aan de samenhang, de doorstroomrelevantie en de inhoudelijke vernieuwing van de profielen;

verzoekt de regering, zonder dat daardoor het wetgevingsproces vertraagd wordt, tevens de profielcommissies de opdracht te geven, via de minister de Kamer voor het einde van het jaar antwoord te geven op de volgende vragen:

- kan het nieuwe bètavak op termijn in het profiel natuur en techniek (N&T) opgenomen worden als een verplicht vak?;
- kunnen de profielkeuzevakken binnen het profiel natuur en gezondheid (N&G) zich beperken tot natuurkunde en aardrijkskunde?;
- kan het kunstvak in het profiel cultuur en maatschappijleer (C&M) zich op termijn ontwikkelen tot een verplicht profielvak, zonder de keuzemogelijkheden voor andere leerlingen met minder affiniteit met kunst te veel te beperken?;
- op welke wijze kan worden voorkomen dat de inhoud en de omvang van het verplichte vak wiskunde belemmerend gaan werken voor leerlingen in het C&M-profiel?;
- op welke wijze zou het mogelijk zijn dat algemene natuurwetenschappen zijn positie behoudt binnen de tweede fase van het havo?;
- blijft de vakinhoud van wiskunde ook in de toekomst voldoende kwaliteit hebben om een goede doorstroom niet te beperken?,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Hamer, Mosterd, Balemans, Kraneveldt, Slob, Lambrechts, Van der Vlies, Vergeer en Vendrik.

Zij krijgt nr. 120 (29200-VIII).

Mevrouw **Hamer** (PvdA): Hoe belangrijk de tweede fase ook is, volgens mij realiseren alle woordvoerders zich dat de voorliggende vraagstelling niet alleen wordt opgelost dankzij een goede invoering van de profielen in de tweede fase, maar ook door verbeteringen door te