

85ste vergadering

Donderdag 17 juni 2004

Aanvang 10.15 uur

Voorzitter: Weisglas

Tegenwoordig zijn 95 leden, te weten:

Aasted Madsen-van Stiphout, Adelmund, Albayrak, Arib, Van As, Van Baalen, Bakker, Balemans, Van Beek, Blok, Van Bochove, Boelhouwer, Bos, Brinkel, Buijs, Bussemaker, Cornielje, Çörüz, Crone, Depla, Dezentjé Hamming, Dittrich, Douma, Dubbelboer, Duivesteijn, Duyvendak, Van Egerschot, Eijsink, Ferrier, Van Fessem, Van Gent, Gerkens, Griffith, Van Haersma Buma, Halsema, Van der Ham, Haverkamp, Van Heemst, Herben, Van Heteren, Van Hijum, Hirsi Ali, Ten Hoopen, Huizinga-Heringa, Jager, Joldersma, Kalsbeek, Kant, Karimi, Koenders, Koomen, Koopmans, Kortenhorst, De Krom, Kruijssen, Lambrechts, Leerdam, Luchtenveld, Mastwijk, Mosterd, De Nerée tot Babberich, Van Nieuwenhoven, Van Oerle-van der Horst, Omtzigt, Ormel, De Pater-van der Meer, Rijpstra, Rouvoet, Samsom, Schippers, Schreijer-Pierik, Slob, Snijder-Hazelhoff, Spies, Van der Staaij, Straub, Szabó, Tichelaar, Tjon-A-Ten, Tonkens, Van Velzen, Vendrik, Verburg, Verdaas, Verhagen, Visser, Van der Vlies, Jan de Vries, Klaas de Vries, Van Vroonhoven-Kok, Waalkens, Weisglas, Wilders, De Wit en Wolfsen,

en de heren Donner, minister van Justitie, Kamp, minister van Defensie, mevrouw Peijs, minister van Verkeer en Waterstaat, en de heer De Graaf, vice-minister-president, minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties.

□

De **voorzitter**: Ik deel aan de Kamer mede dat zijn ingekomen berichten van verhindering van de leden:

Eurlings, Vietsch, Dijksma en Kruisen, wegens bezigheden elders;

Van Dijken, wegens bezigheden elders, alleen voor de ochtendvergadering;

Algra en Boelhouwer, wegens bezigheden elders, alleen voor de middag- en avondvergadering;

Bussemaker, wegens bezigheden elders, alleen voor de avondvergadering;

Hessels, Van Winsen en Timmermans, wegens verblijf in het buitenland.

Deze berichten worden voor kennisgeving aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Goedkeuring van het op 8 maart 2004 te Washington tot stand gekomen Protocol, met memorandum van overeenstemming, tot wijziging van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Verenigde Staten van Amerika tot het vermijden van dubbele belasting en het voorkomen van het ontgaan van belasting met betrekking tot belastingen naar het inkomen (Trb. 2004, 166) (29632).**

Dit wetsvoorstel wordt zonder beraadslaging en, na goedkeuring van de onderdelen, zonder stemming aangenomen.

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Wijziging van de Arbeidstijdenwet en de Wegenverkeerswet 1994 in verband met de invoering van het digitale controleapparaat (29366).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Jager** (CDA): Voorzitter. In eerste instantie dank ik de minister voor de uitvoerige beantwoording van de vragen die namens onze fractie zijn gesteld. Veel vragen zijn duidelijk beantwoord, maar een aantal punten vergt wat nadere verduidelijking.

Ik begin met het moratorium dat onlangs door de Europese Commissaris is afgekondigd voor de invoeringstermijn van de digitale tachograaf. In eerste instantie was er onduidelijkheid over of er uitstel zou kunnen komen voor een periode van acht tot twaalf maanden, maar nu is er kennelijk een moratorium zonder enige wettelijke basis. Welke consequenties zal dat hebben voor de handhaving en de opsporing van eventuele delicten? Wat zullen de consequenties zijn wanneer een land als Frankrijk of Duitsland eerder in staat is om die tachograaf in gebruik te nemen dan andere landen? Kan de minister toezeggen dat zij zich ervoor zal inzetten dat hetgeen via de digitale tachograaf wordt geconstateerd gedurende het eerste jaar van het moratorium niet zal worden vervolgd als het gaat om gegevens die specifiek via dit systeem kunnen worden binnengehaald? Wij willen voorkomen dat een oneerlijke situatie op de markt ontstaat. Voor

Jager

een van de belangrijkste pijlers van onze economie, het wegtransport, is het van belang om daarover duidelijkheid te krijgen, zeker binnen de Europese Gemeenschap.

De gegevens kunnen nu digitaal worden gedownload. Bestaat er dan ook een mogelijkheid om systemen te koppelen? Het gaat met name om de controlemogelijkheden voor de verschillende opsporingsinstanties. Juist dit zou voordelen kunnen bieden in de opsporing van de verschillende overtredingen. Met andere woorden, is het mogelijk hiervoor een landennetwerk op te zetten? In dat kader wijs ik op de manier van werken tussen de Rijksdienst Wegverkeer en de diverse keuringsstations of op de verzekeringsmaatschappijen die hun gegevens gekoppeld hebben wat betreft de verzekeringen aan de Rijksdienst Wegverkeer. Je kunt ook denken aan het verplicht inzenden van de gegevens aan de opsporingsinstanties. Overigens dient het dan wel in alle landen te worden ingevoerd. Daarnaast zullen er altijd nog fysieke controles blijven, niet alleen voor de EU-landen, maar vooral ook voor landen die betrokken zijn bij de AETR-overeenkomsten. Worden de gegevens van die controles vervolgens ook centraal Europees opgeslagen? Met andere woorden, komt er een documentatiesysteem waarin de overtreding wordt gemeld, zodat overal kan worden vastgesteld in hoeverre er sprake is van recidive binnen een bepaald bedrijf? Of wordt er naar analogie van het huidige systeem bij overtreding vervolgd op de vestigingsplaats en zijn de gegevens alleen in het land van die vestigingsplaats bekend? Door de minister wordt op pagina 6 aangegeven dat in het wetsvoorstel grondslagen zijn neergelegd voor het aanvragen en afgeven van tachograafkaarten. Gezien het beschikkingen karakter van deze handelingen behoeven deze in het Nederlandse stelsel een grondslag in de wet. Geldt dit ook voor andere lidstaten? Zo neen, kunnen wij het dan niet vereenvoudigen? Kan de minister aangeven hoe op dit moment de andere lidstaten omgaan met de handhaving van de voorschriften? Vooral indien op de vestigingsplaats wordt vervolgd naar aanleiding van een wegcontrole in een andere lidstaat, komt het soms voor dat bepaalde landen de behandelingen niet overnemen of

dat er andere verjaringstermijnen gelden. Hoe verhoudt zich dit met de nog in te voeren digitale tachograaf? Wordt dat ook in dat kader geharmoniseerd? Dat valt niet op te maken uit de richtlijnen die zijn gepubliceerd door de Europese Gemeenschap.

De AETR-landen en de landen buiten de EU. Regelmatig wordt geconstateerd dat bedrijven goederen vervoeren die in een van de voormalig Russische republieken zijn gevestigd, terwijl de firma naam erg Westers aandoet. Op deze manier lijken ze de regelgeving van de EU te kunnen ontlopen. Welk kwaliteitsdoel wordt hiermee gediend, indien dit soort trends zich doorzetten? Verdient het geen aanbeveling, direct te zorgen dat op zeer korte termijn hetzelfde systeem wordt ingevoerd in die landen, in plaats van te overwegen om het naar verwachting in 2008 in te voeren? Wat kan er worden gedaan aan die bedrijven die zich vanuit het Westen vestigen in dat soort landen om wellicht de regelgeving hier te ontlopen dan wel met veel goedkoper personeel de transport sector in het Westen, die in het algemeen goed geoutilleerd is en veilig, in feite oneigenlijk te beconcurreren?

Allerlei besluiten in het kader van het Arbeidstijdenbesluit en de ministeriële regelingen, waarin de meeste registratieverplichtingen worden neergelegd, worden doorgerekend door ACTAL en de sector. Is de minister bereid om de reacties van deze organisaties aan de Kamer toe te zenden en dan in het bijzonder de informatie over terugdringing van bureaucratie en administratieve kosten?

Voorzitter. Mijn fractie hoopt dat de invoering van deze Europese verordeningen zal leiden tot meer veiligheid op de wet en een betere naleving van de sociale aspecten voor het personeel. Daarnaast hopen wij dat waar wordt beoogd te komen tot een harmonisatie van de wet- en regelgeving voor de rij- en rusttijden binnen de EU, dit ook in de uitvoering en de handhaving zal leiden tot harmonisatie, opdat oneerlijke concurrentie wordt voorkomen, en dan niet gedeeltelijk maar geheel.

□

De heer **Slob** (ChristenUnie):
Voorzitter. De digitale tachograaf komt eraan. Daar ga ik in ieder geval

van uit, ook al komt de introductie ervan met vallen en opstaan tot stand. Mijn fractie vindt de voordelen erg groot voor de verkeersveiligheid, de arbeidsomstandigheden en de concurrentieverhoudingen.

Over het voorliggende wetsvoorstel valt niet zo heel veel te zeggen. Er is verder al veel schriftelijk uitgewisseld. De invoering van de digitale tachograaf wordt geregeld in Europese verordeningen en dit wetsvoorstel zet die verordeningen gedeeltelijk om in nationaal recht. Van de wetstekst worden wij ook niet zoveel wijzer, omdat die vooral delegatiebepalingen bevat. Het zou mooi zijn geweest als de lagere regelgeving nu al beschikbaar zou zijn geweest. Wij hebben er in de schriftelijke ronde overigens ook naar gevraagd, want dan kan een en ander in samenhang worden beoordeeld. Kan de minister aangeven wat de stand van zaken is bij de voorbereiding van de lagere regelgeving? Het is natuurlijk van uitermate groot belang dat dat straks goed loopt.

Mede onder druk van Nederland is besloten om de invoeringsdata te verschuiven. De heer Jager wees daar ook al op. Kan de minister concreter aangeven op welke data aan welke verplichting moet zijn voldaan? In dit verband is de vraag ook relevant of de invoering in alle lidstaten synchroon zal verlopen. De minister schrijft dat de invoering ongeveer en in beginsel op hetzelfde moment zal plaatsvinden. Is de verwachting echter wel reëel dat nieuwe lidstaten dat in hetzelfde tempo als Nederland kunnen realiseren? Ik denk dan niet alleen aan nieuwe lidstaten, want in het Nieuwsblad Transport van 15 juni staat dat België niet eerder dan in 2006 voldoende tachografen beschikbaar denkt te hebben. Ik krijg hierover graag meer duidelijkheid.

Daarnaast schrijft de minister in de nota naar aanleiding van het verslag dat de Europese verordening in beginsel geen ruimte biedt om aan chauffeurs van buiten de EU een bestuurderskaart te geven. Om dit probleem op te lossen zou de verordening gewijzigd moeten worden. Kan de minister ook hierover wat meer duidelijkheid bieden? Wij stellen de vraag heel nadrukkelijk omdat er nog geen duidelijkheid bestaat over de mogelijkheden om rij- en rusttijden van transportondernemingen van

Slob

buiten de EU te controleren. Ik denk daarbij onder meer aan Bulgarije en Turkije. Klopt mijn veronderstelling dat die voorlopig nog met analoge tachografen zullen kunnen werken, ook als de regeling straks daadwerkelijk ingaat? Welke gevolgen heeft dat voor de concurrentiepositie van ondernemingen uit de lidstaten? Het lijkt ons van belang om daarnaar heel kritisch te kijken.

Evenals de VVD-fractie hebben wij in het verslag gevraagd naar de mogelijkheid om andere apparatuur aan te sluiten, bijvoorbeeld vanwege de invoering van kilometerheffing. Laat ik het woord maar eens noemen. Wij vonden het antwoord in de nota naar aanleiding van het verslag op dat punt wat vaag. De minister schrijft alleen dat een nieuwe Europese richtlijn inzake interoperabiliteit een optie bevat om de nieuwe tachograaf ook voor de bepaling van de kilometerheffing te gebruiken. Dat lijkt ons niet echt een garantie voor het tegengaan van desinvesteringen. Dan komt er eerst een nieuwe tachograaf en later weer een apart apparaat voor bijvoorbeeld de kilometerheffing; je kunt het beter in één keer goed doen. Daarover zou ik graag wat meer duidelijkheid willen hebben. Ik heb ook nog geen zicht op de financiële gevolgen voor het bedrijfsleven. Gaat de minister er in ieder geval wel van uit dat de hele operatie budgettair positief zal uitvallen voor het bedrijfsleven?

Vanmorgen zag ik bij de post nog een nieuwe nota van wijziging. Ik heb er nog even heel vluchtig naar kunnen kijken, maar de tijd was heel kort. Ik had de indruk dat de wijziging te maken had met de wet inzake de bestuurlijke boete. Wil de minister daarover kort iets zeggen? Dan kunnen wij dat onderwerp op een ordelijke wijze met elkaar bespreken.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Het nadeel van de derde spreker zijn, is dat het gras al een beetje voor je voeten is weggemaaid. Er zijn echter nog een paar pollen blijven staan. Omwille van de tijd zal ik mij daartoe beperken. Ik heb twee punten. In de eerste plaats maak ik mij zorgen over de gevolgen voor het bedrijfsleven zolang de handhaving nog niet goed is geregeld. Misschien worden chauffeurs in Frankrijk door een

overijverige gendarme in de kraag gevat, omdat zij nog niet in het bezit zijn van de elektronische tachograaf. Hoe denkt de minister daarover? Is er een soort gentlemen's agreement over? Dan kan in ieder geval het bedrijfsleven er blind op varen dat het niet in de problemen komt.

In de tweede plaats wordt een oordeel gegeven over de bedrijfs-effecten van de invoering en de administratieve lasten. Op het punt van de opleidingskosten is er natuurlijk geen verlichting. De minister moet ook dat nog meenemen. Chauffeurs en bedrijven moeten goed op de hoogte worden gebracht van de werking van de elektronische tachograaf. Ik heb er het volgende voor bedacht. De brancheorganisatie schat de opleidingskosten op 70 mln euro. Het lijkt mij geen goede zaak als dat op enigerlei wijze een soort compensatie wordt. Dat is ook niet in de lijn van de ideeën van de VVD. Ik dacht zelf aan een opleidingsprogramma via dvd. Dat hoeft budgettair gezien niet verschrikkelijk te zijn. Het kan tegen vrij weinig kosten worden gerealiseerd. Het kan inderdaad beschikbaar worden gesteld op dvd of via de mogelijkheid van downloaden van de website. De bedrijven en hun chauffeurs kan zo op een heel makkelijke manier voorlichting worden gegeven over de nieuwe werking. Zij hoeven het dan niet allemaal zelf te verzinnen en uit te voeren.

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Mevrouw Dezentjé Hamming had het over gras voor de voeten wegmaaien. Ik zie voor mijn gevoel een braakliggend terrein. Ik zal proberen nog een paar sprietten te planten. Ook de PvdA-fractie erkent het belang van de invoering van het digitale controleapparaat, de tachograaf. Op de datum van invoering zal ik hoe dan ook het glas heffen aangezien dat mijn verjaardag is. Kan een Kamerlid zich een mooier cadeau wensen? Alle gekheid op een stokje. Ik laat mijn vragen over de niet gelijktijdige invoering in Europa en de kosten voor het bedrijfsleven achterwege, want die zijn al gesteld.

In mijn bijdrage wil ik één punt aanstippen, namelijk de handhaving. Hoe goed is de handhaving in Nederland? Wordt daar ook in Europees verband een punt van

gemaakt? Zo nee, kan daar wellicht nog een punt van worden gemaakt? Dit is in de ogen van mijn fractie van belang voor het level playing field in Europees verband, waarover wij vandaag nog vaker zullen spreken. Het is goed om ons te realiseren dat de hoogte van de sanctie, de pakkans, controle op fraudenaleving ± klachten die vaak door de branche worden geuit ± worden gezien als een onderdeel van het level playing field. Het maakt voor ondernemers namelijk uit hoe met dat soort richtlijnen wordt omgegaan. Aangezien wij binnen enkele weken voorzitter worden, wil ik graag de visie van de minister daarop horen. Is zij het met ons eens dat het handhavingsaspect van belang is? Wij zijn heel goed in het maken van richtlijnen, zeker in Europa, maar het is de vraag of deze overal in Europa op dezelfde manier worden geïmplementeerd. Onze insteek is uiteraard dat het ook echt een punt wordt op de agenda.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik bedank de leden voor de vragen die zij gesteld hebben aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat in het verslag van 28 januari van dit jaar. Het gaat over een heel belangrijk onderwerp voor onze transportsector. Ik ben dus blij dat de fracties hier zoveel belangstelling voor hebben.

Uit de overwegingen bij de verordening blijkt wat eigenlijk de bedoeling is. De huidige analoge tachografen zijn te fraudegevoelig als controlemiddel op de naleving van de rij- en rusttijden bij het wegvervoer. Die controle wordt steeds ingewikkelder, zeker nu Europa 25 lidstaten heeft.

De digitale controlemiddelen zijn veel fraudebestendiger door het gebruik van geavanceerde elektronische apparatuur. De invoering van de digitale tachograaf en de bijbehorende kaarten zal dus leiden tot een betere naleving van de rij- en rusttijden. De gunstige effecten die wij daarmee beogen, zijn natuurlijk betere werkomstandigheden en de veiligheid op de weg, wat absoluut heel belangrijk is, alsmede gelijke concurrentieverhoudingen tussen de

Peijs

vervoersondernemingen in de lidstaten.

De heer Slob zei terecht dat het nogal lang duurt. Immers, na publicatie van de verordening duurde het nog vier jaar, tot 2002, voordat de zeer gedetailleerde technische specificaties zijn vastgesteld en deze samen met de verordening in werking treden. Pas daarna kon er begonnen worden met de implementatie van de digitale tachograaf. De invoering van de digitale tachograaf verloopt echter lang niet zo snel als indertijd was voorzien. Dit heeft de heer Slob heel goed ingeschat.

Op het ogenblik zijn er twee data van belang: 5 mei jongstleden en 5 augustus aanstaande. Op 5 mei jongstleden hadden de lidstaten het afgeven van de tachograafkaarten moeten hebben afgerond. Op 5 augustus zou er in de nieuwe wagens een digitale tachograaf moeten worden ingebouwd. Geen van beide data worden door de lidstaten gehaald.

Om een lang verhaal kort te maken: er zijn geen goedgekeurde digitale tachografen tijdig op de Europese markt beschikbaar en dus kunnen vrachtwagens en bussen er ook niet mee worden uitgerust. De Europese Commissie had verwacht dat er al vóór 5 augustus van het vorige jaar 2003 een modelapparaat was goedgekeurd. Wij zijn echter al bijna een jaar verder en de definitieve goedkeuring van dat apparaat wordt pas deze maand verwacht.

De Nederlandse kaarttypen heb ik verleden week goedgekeurd. Ik hoef niet te vertellen dat het logistieke proces van productie, in handen stellen en inbouwen van tachografen op Europese schaal daarna pas kan beginnen en nog wel een jaar kan duren. Dat is veel te laat voor transportondernemers om nieuwe wagens al vanaf 5 augustus aanstaande uit te rusten met een digitale tachograaf. Enkele woordvoerders noemden al het voorbeeld van België en van de nieuwe lidstaten. Het is begrijpelijk dat niemand een tweede MAUT-affaire wenst. Gelukkig is Nederland niet de enige die dit niet kan implementeren: dit geldt voor alle Europese lidstaten.

De conclusie is dat Europa is gezegend met een verordening die niet kan worden nageleefd. Dat is, voor zover ik heb begrepen, voor het eerst in de Europese wetsgeschiedenis. De onmogelijkheid van

naleving van de verordening geldt niet alleen voor de vervoerders, maar ook voor de autoriteiten zelf. Daar rekenen wij ons als ministerie en ik als minister ook toe. Wij zijn namelijk verantwoordelijk voor de verstrekking van de digitale tachograafkaarten. Wij kunnen wat dat betreft dus niet aan onze plicht voldoen.

De lidstaten moesten op 5 mei jongstleden de voorbereidingen hebben afgerond voor de uitgifte van die tachograafkaarten. Om tachograafkaarten te kunnen uitgeven, moet er vanzelfsprekend zowel een goedgekeurde kaart als een tachograaf beschikbaar zijn. Bovendien moeten de digitale sleutels, die de Europese Commissie uitgeeft, beschikbaar zijn. Helaas is de Europese Commissie nog niet zo ver dat zij de ontwikkeling van de digitale sleutels heeft kunnen afronden. Dat duurt nog wel een paar weken.

Wat nu? Ik heb de Europese Commissie in de persoon van mevrouw De Palacio er regelmatig op gewezen dat er risico's kleven aan de manier waarop wij op het ogenblik in het leven staan met deze digitale tachograaf. Wij hebben bespoediging bepleit en de hulp van mijn ministerie aangeboden. Tot eind verleden jaar heeft de Europese Commissie evenwel volgehouden dat zij ervan uitging dat de deadlines in de verordening, ondanks alle zojuist genoemde tegenslagen, gewoon gehaald zouden kunnen worden. Daarom is de Europese Commissie afgeweken van haar verplichting om maatregelen te nemen zodra deadlines in gevaar komen. Pas begin dit voorjaar is daarin verandering gekomen. In de Transportraad van 9 maart jongstleden heb ik tijdens de lunch aan mevrouw De Palacio gevraagd om een standpunt in te nemen. Dat heeft zij tijdens de lunch gedaan. Daarna heeft zij haar standpunt in de formele vergadering herhaald en gezegd dat zij per brief een moratorium zou aankondigen. Uit uw antwoorden maakte ik op dat dit moratorium bekend is bij u.

Het moratorium heeft wel een nadeel. Wat gebeurt er als een transportondernemer in de tijd dat wij eigenlijk een digitale tachograaf moeten hebben, wordt aangehouden in een land dat niet op de hoogte is van het uitstel of daar liever niet van op de hoogte is? Dan hebben onze transporteurs een probleem. Daarom

hebben wij in de Transportraad van afgelopen vrijdag er nogmaals bij de Europese Commissie op aangedrongen om iets te doen. Nu gaat zij een juridische basis scheppen voor het besluit. Wij hebben voorgesteld dat een procedure tot wijziging van de verordening inzake de duur van de rij- en rusttijden wordt gevolgd, rekening houdend met het uitstel van de invoering van de digitale tachograaf, zodat wij erover kunnen praten met het parlement en kunnen besluiten dat er een echt uitstel is met een juridische basis. Op die manier hebben onze transporteurs geen last meer van ongerechtvaardigde controles. Dat voorstel is aanvaard, dus wij zijn opgelucht. Dit levert echter één groot probleem op: het parlement is net weg en vergadert niet eerder dan eind augustus of begin september. De brief van mevrouw De Palacio is dus nog steeds uitermate belangrijk. Iedere chauffeur zou die in zijn auto moeten hebben. Wij zullen proberen om met het parlement tot overeenstemming te komen en erop aandringen dat het uitstel van de plicht tot het hebben van een digitale tachograaf op de agenda voor de eerste vergadering wordt gezet. Ik zag in mijn agenda dat ik meteen in de eerste commissievergadering aanwezig zal zijn als nieuwe voorzitter van de Europese Unie, althans op transportgebied ± ik verbeeld mij niet zoveel. Dan kan dit onderwerp onmiddellijk op de agenda worden gezet voor de vergadering van het parlement dat voor 60% vernieuwd zal zijn. Ik zal het parlement proberen te overtuigen van het belang hiervan. Ook zal ik proberen om dit zo snel mogelijk door te voeren via de spoedprocedure die het parlement kent. Als wij voor elkaar krijgen dat het parlement in tweede lezing dit voorstel erbij betreft, kan dat snel worden verwezenlijkt. Anders hebben wij nog steeds het probleem dat iedere vrachtwagen de brief bij zich moet hebben.

Het jaar uitstel van de verplichting tot inbouw is onvermijdelijk om allerlei onaangename consequenties voor onze transporteurs en voor die uit andere landen te voorkomen. Vanaf oktober van dit jaar worden kleine aantallen digitale tachografen op de markt gebracht. Bedrijven zullen vanaf dat moment tachograafkaarten nodig hebben. Mijn ministerie is rond oktober van dit

Peijs

jaar in staat om de kaarten uit te geven. Wij kunnen dan de markt volgen. Gedurende een jaar kunnen beide soorten tachografen worden gebruikt, dus zowel de analoge als de digitale. Ik heb de stellige overtuiging dat de digitale tachografen op lange termijn een bijdrage zullen leveren aan een betere naleving van de wetgeving en aan een beter imago van de beroepsgroep. Aangezien de inspecties sneller kunnen worden gehouden, zal er veel meer kunnen worden geïnspecteerd. Dit zal aanmerkelijk bijdragen aan de verkeersveiligheid en aan de werkomstandigheden van de chauffeurs.

De CDA-fractie heeft een aantal vragen gesteld naar aanleiding van het wetsvoorstel in kwestie. Ik ben blij dat de leden vinden dat de vragen duidelijk zijn beantwoord. De CDA-fractie had echter nog een aantal resterende vragen op het vlak van de internationale handhaving. Op een aantal vragen van de heer Jager ben ik al ingegaan. Wij hebben inderdaad ons best gedaan om te zorgen voor duidelijkheid. Ik hoop dat wij er nog net in slagen om de overlast voor de transporteurs zo kort mogelijk te maken. Dat is in ieder geval duidelijk.

De eerste vraag van de heer Jager ging over de mogelijkheid van het koppelen van handhavinggegevens tussen lidstaten. Het koppelen kan niet, maar het uitwisselen wel. Dat gebeurt op twee niveaus. Ten eerste is dat het Europese niveau. De lidstaten van de EU zijn aangesloten op een systeem dat Tachonet heet. Daarmee kunnen lidstaten onderling informatie opvragen. Het systeem gaat nog niet zover, dat databanken in de lidstaten kunnen worden gekoppeld. Ten tweede kun je op nationaal niveau informatie uitwisselen. Er is niet voorzien in een systeem waarbij de inspecteurs van ons ministerie en die van SZW, de RDW en de politie onderling in elkaars bestanden kunnen kijken. Dat roept beveiligingsvraagstukken op, wat met name voor de bestanden van de politie een heel groot obstakel is. Daar komt nog bij dat het vergroten van de controle-mogelijkheden in brede betekenis geen doel is van de invoering van de digitale tachograaf, maar een meer principiële benadering vraagt. Je kunt alleen in dat soort bestanden als het doel daartoe geëigend is. Wel is het mogelijk om verbindingen te

leggen met de databanken van de RDW die speciaal voor de digitale tachograaf zijn gemaakt. Die beantwoorden immers aan het doel en dan is uitwisseling wel mogelijk. Dat doen wij ook al. Politie en Arbeidsinspectie zullen deze voorzieningen zelf moeten ontwikkelen. Zoals ongetwijfeld bij de Kamer bekend is, beperkt de privacy-wetgeving de mogelijkheden om die bestanden te koppelen.

Een tweede vraag is: worden de gegevens van de controle ook centraal opgeslagen, zodat recidive kan worden nagegaan? Er komt geen centraal systeem voor de opslag van overtredingen. Dat is ook niet echt nodig. Wel wordt er informatie uitgewisseld, zoals ik net al zei. Er zijn twee soorten controles: bedrijfscontroles en controles op de wagen. De bedrijfscontroles maken het mogelijk om over een langere periode te controleren hoe een bedrijf de regelgeving naleeft. Structurele gebreken in de naleving komen daarbij aan het licht. Bedrijven met een slechte staat van dienst hebben de bijzondere aandacht van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Daaruit blijkt ook de nieuwe houding van de inspectie ten aanzien van de veiligheid op alle gebieden, waaronder luchtvaart en het wegverkeer. Er wordt veel aandacht besteed aan de veiligheidscultuur in de bedrijven. Wij proberen om de verantwoordelijkheid voor veiligheid weer terug te leggen bij de bedrijven en niet alleen maar af te vinken wat er gebeurt. Dat doen wij wel bij de steekproeven op de weg via de controles op de wagen, maar bij de bedrijven willen wij verdergaan.

De derde vraag is of de kaart-uitgifte in andere lidstaten ook in de wetgeving is neergelegd en of dat nodig is. De kaartuitgifte is daar ook in wetgeving neergelegd, omdat de tachograafkaart vergaande rechtsgevolgen heeft. Daarom is het in Nederland noodzakelijk om dat in de nationale wetgeving te regelen. Het verkeerd gebruiken van tachograafkaarten is verboden en strafbaar. Bij misbruik kunnen de rij- en rusttijden immers niet worden gecontroleerd met alle gevolgen van dien voor de verkeersveiligheid en de sociale omstandigheden. Bij overtredingen kan strafrechtelijk worden opgetreden. Er kunnen ook bestuurlijke boetes worden opgelegd. Daar ging de technische wijziging over die de

Kamer vanmorgen nog aantrof. Dat betrof dus de mogelijkheid voor het ministerie tot het opleggen van bestuurlijke boetes. Ook daarvoor is een wettelijke basis nodig in ons rechtssysteem.

Ondanks het feit dat er internationaal wellicht andere rechtsstelsels gelden, wordt ook in andere lidstaten op nationaal niveau wetgeving voorbereid. Uit het internationaal overleg is gebleken dat in ieder geval Duitsland, Zweden, Luxemburg, Frankrijk en Oostenrijk al een eind op weg zijn om tot die wetgeving te komen.

De vierde vraag is hoe de andere lidstaten omgaan met de handhaving van de voorschriften. Voor de beantwoording daarvan wil ik onderscheid maken tussen het aantal controles en de feitelijke uitvoering van de controles op de rij- en rusttijden. Bij alle lidstaten is sprake van een harmonisatie van het aantal controles. De Europese controle-richtlijn geeft daarvoor voorschriften. Jaarlijks rapporteren de lidstaten aan de Europese Unie over de aantallen controles die iedere lidstaat uitvoert. Bij de feitelijke controles is sprake van interpretatieverschillen tussen de lidstaten. Momenteel worden die weggewerkt. In het kader van de invoering van de digitale tachograaf overleggen de handhavers uit de lidstaten onderling om interpretatieverschillen te verkleinen. Ik moet wel toegeven dat dit een langdurig en moeizaam proces is, omdat in de loop van de jaren gegroeide praktijken gewijzigd moeten worden. Voor mensen die al jarenlang op een bepaalde manier werken, kost het enige tijd om aan een andere habitus te wennen. Bovendien moeten we ze duidelijk maken dat ze het toch moeten doen hoewel er geen juridische noodzaak aan ten grondslag ligt. De bovenliggende regelgeving is namelijk niet wezenlijk veranderd. Ik verwacht dat eind van dit jaar een rapportage van deze handhaversgroep gereed is. Er is overigens een Nederlands initiatief dat probeert om alle politiehandhavers op dit terrein onder een noemer te brengen door ze te laten samenwerken. Dit kan bijvoorbeeld door een camera te plaatsen bij Maastricht en vervolgens op een heel lang traject de snelheid te meten, teneinde na te kunnen gaan of men zich aan de rij- en rusttijden heeft gehouden. Dat gebeurt dan met twee korpsen tezamen.

Peijs

Overigens hebben wij ook nieuwe lidstaten bij dit soort zaken geholpen. Als alle lidstaten volgens deze rapportage gaan handhaven, is er behalve geharmoniseerde regelgeving ook sprake van een meer geharmoniseerde uitvoering dan nu het geval is. Wij vinden dat in Nederland heel erg belangrijk omdat wij vaak zien dat wij strikter op de regels letten dan andere landen en dit schade doet voor het level playing field voor onze transporteurs.

Verder heeft de heer Jager gevraagd of het mogelijk is dat er eerder dan 2008 digitale tachografen worden ingevoerd in de zogenaamde AETR-landen en wat er gedaan kan worden tegen bedrijven die zich vanuit Europa vestigen buiten de EU om hier de regelgeving te ontlopen. De invoering van de digitale tachograaf in die landen geschiedt binnen het kader van de Verenigde Naties. De Europese Commissie is namens de Europese Unie één van de onderhandelende partijen. Het is ondenkbaar te veronderstellen dat je dat onderhandelingsproces kunt versnellen. Binnen de VN gaan de dingen zelden snel, maar er worden wel steeds vorderingen gemaakt. Ook versnelling van het technisch proces van invoering is niet realistisch. Gelet op wat er al aan problemen mee is in de EU-lidstaten, kan je je voorstellen hoe moeilijk het is voor landen die geen gebruik kunnen maken van de technische kennis en hulp van de EU, om daar de digitale tachograaf tijdig in te voeren.

De Europese Unie kan niets doen tegen bedrijven die zich willen vestigen buiten de EU om regelgeving te ontlopen. Ik ben in alle nieuwe lidstaten geweest. Voordat ze lid waren, waren er al wel heel veel Nederlandse bedrijven. Als we daar dus tegen optreden, treden we dus in feite ook op tegen onze eigen bedrijven. In elke nieuwe lidstaat waar ik geweest ben, waren wel een of twee grote Nederlandse exporteurs aan het werk. Wel geldt dat wanneer de desbetreffende bedrijven met hun voertuigen aan het wegtransport binnen de EU deelnemen, ze gewoon moeten voldoen aan de regelgeving van de rij- en rusttijden zoals die hier gelden, met en zonder digitale tachograaf. Al met al zie ik niet in welke bijdrage de invoering van de digitale tachograaf zou kunnen leveren aan het vestigingsgedrag van

transportondernemingen. Daar zijn ze absoluut vrij in, hetgeen niet wegneemt dat ze zich uiteraard wel aan de regels moeten houden.

De heer Jager heeft verder gevraagd of ik bereid ben de adviezen van ACTAL aan te Kamer te sturen. Ik zal dat vanzelfsprekend doen. ACTAL heeft inmiddels een redelijk positief advies gegeven over een wijziging van het Arbeidstijdenbesluit en de berekening van de lasten. Dat besluit is een uitwerking van het wetsvoorstel dat hier aan de orde is. Het advies is gebaseerd op cijfers uit het verleden. Ik zal de actuele cijfers over de administratieve lasten bij invoering van de digitale tachograaf meteen meesturen, zodat de Kamer een beter beeld heeft. Het advies dat ACTAL zal geven over de actuele cijfers zal ik na de publicatie, als ACTAL gereed is met de bestudering, ook aan de Kamer sturen. Ik meen dat dit kort na de zomer zal gebeuren. Als ACTAL advies uitbrengt over de ministeriële regelingen waarin de tachograafkaarten aan de orde komen, zal de Kamer dat ontvangen.

De vraag is hoe het zit met de verjaringstermijnen. Dat is afhankelijk van de verschillende openbare ministeries van de verschillende lidstaten. Er is op dit ogenblik nog geen zicht op. Nadere uitwerking in de regelgeving van de buitenlandse overheden moet nog volgen.

De heer Slob vroeg naar de stand van zaken bij de nadere regelgeving van dit voorstel. Een algemene maatregel van bestuur, een wijziging van het arbeidstijdenbesluit, wordt binnenkort aan de Raad van State aangeboden. Een andere wijziging van het arbeidstijdenbesluit ten behoeve van de kaartuitgifte is gereed voor publicatie. Dan komen er nog ministeriële regelingen. Die worden thans voorbereid om ze te bespreken met de branche. Dat zal in de komende maanden gebeuren. Als de Kamer het wil, stuur ik ze toe.

Ook vroeg de heer Slob naar de datum van invoering. Ik ben daar al op ingegaan in mijn speech. De verordening werkt al, maar zal pas in augustus 2005 worden geëffectueerd. Daartoe hebben wij het liefst een procedure die juridisch handhaafbaar is, maar als het niet anders kan, dan hebben wij in ieder geval de brief van mevrouw De Palacio. Ook ik betwijfel weleens of iemand in de binnenlanden van Tsjechië ooit van mevrouw De Palacio heeft gehoord

als het gaat om de handhaving van een Europese verordening.

Een volgende vraag van de heer Slob was of ook niet-EU-chauffeurs in aanmerking komen voor een bestuurderskaart.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Ik heb ook aandacht gevraagd voor het realisme van de termijn van 5 augustus 2005. Ik ga ook af op de berichten uit België. Daaruit blijkt dat België het helemaal niet redt en dat het wel 2006 zal worden.

Minister **Peijs**: Ik vermoed dat België wel een probleem kan krijgen. Ik denk dat zij daar toch een stapje harder moeten lopen, want vanaf 5 augustus 2005 wordt het wel handhaafbaar. Wij gaan er ook ons uiterste best voor doen om tegen die tijd wel klaar te zijn. Wij hebben onze kaarten klaar. Als de typegoedkeuring van het apparaat er is, dan zullen er vanaf oktober apparaten geleverd worden. Als de kaarten er zijn, gaan wij echt aan de slag. Je kunt tot 5 augustus 2005 analoog en digitaal nog naast elkaar gebruiken, maar daarna gaat het wel in.

De heer **Slob** (ChristenUnie): Mag ik hieruit opmaken dat 5 augustus 2005, de verjaardag van de heer Verdaas, een harde datum is? Wordt daar straks niet mee geschoven?

Minister **Peijs**: In mijn ogen is dat een harde datum. In de Transportraad van afgelopen vrijdag werd er getwijfeld tussen 1 januari 2006 en 5 augustus 2005 en het is 5 augustus 2005 gebleven.

Voorzitter. Dan kom ik weer bij de bestuurderskaart voor de niet-EU-bestuurders. De verordening laat eigenlijk geen ruimte voor bestuurderskaarten voor niet-EU-chauffeurs, maar in overleg met de branche is besloten aan deze chauffeurs wel een bestuurderskaart af te geven. Ook andere landen hebben deze voornemens. Op die manier blijft er voor deze chauffeurs een goede controle mogelijk op rij- en rusttijden. Bovendien komt de werkgelegenheid bij Europese vervoerders die met digitale tachografen rijden niet in het gedrang. Een transporteur die op de Oekraïne rijdt, kan zijn chauffeur uit de Oekraïne geen bestuurderskaart geven. Vaak rijdt een Nederlandse chauffeur dan ergens tot het einde

Peijs

van Duitsland en daar neemt een chauffeur uit de Oekraïne het over. Je kunt je voorstellen dat dit een heel goede regeling is. Wij willen dat er voor die transporteurs een goede regeling komt met een werkbare oplossing.

Ook is gevraagd of chauffeurs uit niet-EU-landen met de analoge tachograaf kunnen blijven rijden. Zij kunnen met analoge tachografen blijven rijden, als de tachograaf goedgekeurd is en goed werkt. Die vallen dus niet onder de verplichting. Wij moeten wel de rij- en rusttijden kunnen controleren.

De heer Slob vroeg ook nog naar de mogelijkheden tot samenvoeging van de kastjes, de interoperabiliteit en de digitale tachograaf. Technisch gezien zijn de gegevens vanuit de voertuigen beschikbaar voor andere apparaten, bijvoorbeeld de gegevens voor snelheid en afgelegde afstand. Dat zou voor de vervoerders zelfs een betere businesscase zijn geweest. Met een GPS- of een GSM-techniek wordt het fraudegevoeliger. Er is dus gekozen voor een gesloten systeem, zoals de tachograaf. Gezien het belang dat wij een level playing field realiseren is het niet aanvaardbaar dat wij weer een fraudegevoelige techniek invoeren. Die hadden wij al en dan hadden wij dus beter niets kunnen doen.

Mevrouw Dezentjé Hamming (VVD): Betekent dit er een apart kastje moet komen voor de controle op de kilometerheffing?

Minister Peijs: Ja.

Mevrouw Dezentjé Hamming (VVD): Dreigt dan niet de situatie te ontstaan dat alle zitruimte van de chauffeur in beslag wordt genomen door allerlei kastjes?

Minister Peijs: Dat moeten wij natuurlijk zien te voorkomen. Het kastje waarover wij nu spreken, komt overigens pas veel later beschikbaar. Meer dan twee kastjes worden het echt niet! Er blijft dus best wat ruimte over voor de chauffeur.

De heer Slob (ChristenUnie): Het brengt natuurlijk wel extra kosten met zich. Is het niet veel efficiënter om bij de ontwikkeling van de tachograaf dusdanige techniek te gebruiken dat er geen sprake meer is van fraudegevoeligheid?

Minister Peijs: Als dat mogelijk wordt, zal niemand daar bezwaar tegen maken. Aan de GSM-techniek kun je tot nu toe echter meer wijzigen dan wij willen. Als wij die techniek nu toestaan, hadden wij net zo goed met de analoge techniek kunnen blijven meten. Wij zijn juist overgegaan op digitale meettechnieken, omdat die niet fraudegevoelig zijn. Daaraan willen wij in ieder geval vasthouden. Als het met een andere techniek ook gewaarborgd kan worden, moet zeker worden overwogen om ook van die techniek gebruik te gaan maken. Wie weet wat er over tien jaar allemaal mogelijk is? Gezien de huidige stand van zaken, wordt de GSM-techniek fraudegevoeliger dan wij willen. Wij willen echt een waterdicht systeem.

De nota van wijziging is noodzakelijk om bepaalde strafbare feiten die met het gebruik van de digitale tachograaf samenhangen, te kunnen bestraffen met een bestuurlijke boete. Deze wijziging moet in samenhang worden gezien met de wijziging van de Arbeidstijdenwet.

De opleidingskosten worden niet tot de administratieve lasten gerekend. Het zijn kosten die door het bedrijfsleven moeten worden opgebracht. Verder financiert de overheid geen opleidingen voor het bedrijfsleven. Door de markt wordt op dit moment een cd-rom ontwikkeld. Het ministerie stelt daarvoor informatie beschikbaar als blijkt dat daaraan behoefte bestaat. De opleidingskosten worden door de Inspectie geraamd op 12 mln voor vijf jaar.

De branche, opleidingsinstituten en een grote uitgeverij organiseren al korte, eenvoudige opleidingen voor het geval de cd-rom onvoldoende blijkt te zijn. Waarschijnlijk zullen de chauffeurs al van de cd-rom kunnen leren hoe het apparaat werkt. Het is namelijk de bedoeling dat het apparaat, met het oog op de vele verschillende talen die door de chauffeurs worden gesproken, heel eenvoudig te bedienen is.

Op dit moment wordt overlegd over harmonisatie van de handhaving. De ministers zijn het erover eens dat de brief volstaat als blijkt dat er geen juridische basis is voor de handhaving. Op ministerieel niveau is er geen enkel geluid te horen dat erop wijst dat iemand toch wil gaan handhaven voordat het officieel is ingegaan. Er is dus wel

degelijk een gentleman's agreement. Dat laat echter onverlet dat wij de voorkeur geven aan een juridische basis, omdat dat de transporteurs de meeste zekerheid biedt.

Ik ben uitgebreid ingegaan op de moeilijkheden die de transporteurs bij de handhaving kunnen tegenkomen. De heer Verdaas wees daar terecht op. Ik wil het probleem niet wegpoetsen. Er zit wel degelijk een risico in voor hen. Wij proberen er alles aan te doen. Nederland heeft het probleem voortdurend aan de orde gesteld. Wij hebben mevrouw De Palacio gevraagd om de mensen niet in de steek te laten. Zij worden straks ergens aangehouden, terwijl zij er helemaal niets aan kunnen doen. Het is eigenlijk de schuld van de Europese Commissie. Zij heeft verzuimd om maatregelen te nemen. De transporteur moet daarvan niet de dupe worden. Wij streven naar 100% duidelijkheid. Als voorzitter zullen wij dat straks actief nastreven.

De heer Verdaas (PvdA): De minister heeft inderdaad het nodige gezegd over het handhavingsaspect. Mijn vraag was ook of het mogelijk is om in Europees verband kaders te stellen voor het aantal controles, bijvoorbeeld procentueel, en of eraan wordt gewerkt. Het probleem moet meer beleidsmatig worden aangepakt, zodat de verschillen tussen de EU-landen steeds kleiner worden.

Minister Peijs: Het aantal is gelijk. Ook wordt afgesproken dat de feitelijke controle zo gelijk mogelijk zal zijn, zodat er voor 100% een gelijk speelveld zal zijn. Het controleren met een digitale tachograaf is zoveel makkelijker en korter, dat het aantal controles van 1% naar 4% zal stijgen. Wij hebben dan ook een duidelijk betere dekking van controles.

De heer Jager (CDA): Voorzitter. De minister heeft een paar keer gezegd dat de digitale en analoge tachograaf gedurende een jaar naast elkaar zullen worden gebruikt. Ik begrijp dat ze dus ook naast elkaar kunnen worden gebruikt. Vanaf 5 augustus 2005 zullen beide ook nog naast elkaar worden gebruikt voor zover het gaat om oudere voertuigen die niet nieuw worden ingevoerd. Ik zeg dit voor de duidelijkheid, onder meer met het oog op de Handelingen.

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

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

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

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

en gaat over tot de orde van de dag.

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

Zij krijgt nr. 9 (29366).

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

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

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

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

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

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

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

De algemene beraadslaging wordt geopend.

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

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