

Tan

bezuinigingsmaatregelen genomen om aan de taakstelling inhoud te geven.

Dit wetsvoorstel is een goede aanleiding tot het stellen van de indringende vraag aan de regering op welke wijze in deze operatie de kwaliteit van de rijksdienst zal worden gewaarborgd, met inbegrip van de noodzakelijke innovatieve ontwikkeling van hoognodige competenties, zoals die welke nodig zijn voor de materie in het onderhavige wetsvoorstel. Wij zien het antwoord van de regering met belangstelling tegemoet.

De beraadslaging wordt geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Aanpassing van de Vreemdelingenwet 2000 aan richtlijn nr. 2004/82/EG van de Raad van 29 april 2004 betreffende de verplichting voor vervoerders om passagiersgegevens door te geven (PbEU L 261) (30897).**

De beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Voorzitter. Het voorliggende wetsvoorstel is van een verbluffende eenvoud. Als ik de bepalingen die gaan over vernummering van artikelen weglaat – dat geldt ook voor artikel 108 van de Vreemdelingenwet 2000 – bevat het wetsvoorstel slechts één bepaling, namelijk het opnemen van een derde lid in artikel 4 van de Vreemdelingenwet 2000. Het voorgestelde artikellid luidt: "De vervoerder, bedoeld in het eerste lid, kan ten behoeve van de grensbewaking en het tegengaan van illegale immigratie worden verplicht passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken aan de ambtenaren belast met de grensbewaking."

Het heeft vrij lang geduurd voordat deze eenvoudige bepaling als wetsvoorstel de Tweede Kamer bereikte. De richtlijn is vastgesteld op 29 april 2004, de implementatiedatum was uiterlijk 5 september 2006 en het wetsvoorstel, die ene simpele bepaling, werd met koninklijke boodschap op 20 november 2006 naar de Tweede Kamer gestuurd, bijna drie maanden na het verstrijken van de uiterste implementatiedatum.

Het deed mij enigszins denken aan de bekende, aan Winston Churchill toegeschreven uitspraak toen hij het verzoek kreeg stante pede een speech te houden: "Hoe veel spreektijd heb ik? Als het een half uur is, kan ik meteen spreken, als ik tien minuten heb, moet ik me voorbereiden." Dat moet ook haast hebben gegolden voor het wetsvoorstel: hoe beknopter de tekst, des te langer de voorbereidingstijd, lijkt het. Het schijnt overigens dat de uitspraak oorspronkelijk van Woodrow Wilson afkomstig is.

Voorzitter. In het voorlopig verslag heeft de VVD-fractie om een nadere toelichting gevraagd voor deze trage, te trage procedure. De minister voert daarvoor verschillende redenen aan. Goed beschouwd betreffen alle door de minister genoemde redenen de uitvoering. Kon er rekening gehouden worden met technologische innovatie en biometrie? Hoe moest de nieuwe bevoegdheid worden ingepast in de werkprocessen van de grensbewakingsautoriteiten? Hoe kon de nieuwe bevoegdheid worden ingepast in de werkprocessen van de betrokken

luchtvervoerders? Diende er niet op Europees niveau een uniforme wijze van verstrekking aan de grensbewakingsautoriteiten gewaarborgd te worden, iets waar de luchtvervoerders terecht op aandrongen? Het zijn bepaald geen onbelangrijke vragen, maar nu de minister gekozen heeft, zoals hij opmerkt in de memorie van antwoord, voor regeling van de hoofdelementen in de wet en de uitwerking ervan in lagere regelgeving – in dit verband is het Vreemdelingenbesluit heel belangrijk – had het wetsvoorstel met veel grotere spoed ingediend kunnen worden. Vervolgens had de datum van invoering van de wet afgestemd kunnen worden op het realiseren van de uitwerking ervan in de lagere regelgeving. Dat zou een efficiënte procedure geweest zijn, waarbij niet het zwaard van Damocles van een boete van 4 mln. boven ons hoofd zou hebben gehangen wegens te late implementatie. Waarom is die weg niet gekozen? Wat waren de belemmeringen? Los daarvan, ook gedurende het voorbereidingstraject van de richtlijn, had al gewerkt kunnen worden aan het wetsvoorstel en de eventuele uitvoeringsproblematiek ervan. Gezien de late implementatie is dat kennelijk niet gebeurd. Kan de minister daarop een toelichting geven?

Dit brengt mij meteen wel op het volgende, voorzitter. Op 15 mei jongstleden hebben wij in deze Kamer gesproken over versnelde implementatie van EU-regelgeving. Uitkomst van dat debat was dat de Eerste Kamer noch ermee akkoord kan gaan dat bij lagere regelgeving wordt afgeweken van de wet in formele zin noch dat lagere regelgeving de wet in formele zin terzijde stelt. Een en ander is vastgelegd in de motie-Jurgens. Dat kan en mag vervolgens echter niet betekenen dat er een nieuwe wetgevingstechniek opgeld gaat doen, waarbij de wet in formele zin in dusdanig algemene termen wordt geformuleerd dat de lagere regelgeving vervolgens alle kanten op kan en dat er voor de lagere regelgeving bijna een carte blanche geldt.

Naar het oordeel van de VVD-fractie gaat het voorliggende wetsvoorstel sterk in die richting. Om enig idee te hebben van de reikwijdte van de voorgestelde wetsbepaling is het absoluut noodzakelijk om kennis te nemen van de twee nieuwe artikelen van het Vreemdelingenbesluit en de toelichting erop. Het Vreemdelingenbesluit kan vervolgens vrij eenvoudig gewijzigd worden met als gevolg dat ook artikel 4, lid 3, van de Vreemdelingenwet 2000 inhoudelijk van kleur verandert. Is de minister van plan om in het geval van implementatiewetgeving meer deze richting op te gaan of is het voorliggende wetsvoorstel een uitzondering, omdat ook de Wet bescherming persoonsgegevens van toepassing is, waardoor voldoende rechtsbescherming verzekerd is?

Voorzitter. De VVD-fractie heeft in het voorlopig verslag een aantal vragen aan de minister gesteld. Helaas zijn die vragen uiterst mager beantwoord. Dat betreft allereerst onze vraag over het gebruik van de passagiersgegevens door de vervoerder met een beroep op doeleinden van commerciële dienstverlening. De vervoerder is verplicht de passagiersgegevens binnen 24 uur na aankomst in Nederland te vernietigen, tenzij hij de gegevens gebruikt voor commerciële doeleinden (artikel 2.2a, lid 5, van het Vreemdelingenbesluit). Uiteraard is op het gebruik van de gegevens de Wet bescherming persoonsgegevens van toepassing. Maar wat is nog de betekenis van het verplicht vernietigen binnen 24 uur na aankomst in Nederland, als de gegevens inclusief de

## Broekers-Knol

paspoortgegevens (artikel 2, 2a, lid 3, sub a, van het Vreemdelingenbesluit) nog voor een ander doel gebruikt kunnen worden? Wordt in de verplichte informatie aan de passagiers over de doeleinden van de gegevensverwerking, namelijk primair grensbewaking en tegengaan van illegale immigratie, ook vermeld dat de vervoerder de gegevens kan gebruiken voor commerciële doeleinden? Of is daarvoor weer aparte informatie nodig? Of komt de mogelijkheid van gebruik voor commerciële doeleinden standaard in de verplichte informatie? Zo ja, wat is dan nog de betekenis van de verplichte vernietiging door de vervoerder binnen 24 uur na aankomst in Nederland?

De tweede vraag van mijn fractie luidde of alle passagiersgegevens langer dan 24 uur bewaard worden in geval een geweigerde vreemdeling terug vervoerd moet worden naar een plaats buiten Nederland of slechts de gegevens van de persoon die het betreft. De memorie van antwoord geeft op die vraag geen helder antwoord. Er wordt gesproken over "de" passagiersgegevens, wat een indicatie geeft dat alle gegevens bewaard blijven, maar er wordt ook gesproken over het bewaren van gegevens van passagiers aan wie de toegang is geweigerd. Dat wekt weer de indruk dat het alleen om de gegevens van de desbetreffende passagier gaat. Kan de minister alsnog duidelijkheid verschaffen?

Tot slot, voorzitter: in de memorie van toelichting staat dat Actal heeft besloten geen advies uit te brengen. Toch voorzien wij een toename van de administratieve lasten voor zowel de vervoerders als de overheid. Wat de vervoerders betreft zullen onder andere paspoortgegevens geregistreerd moeten worden, iets wat tot nu toe niet gebeurde. Dat kan elektronisch bij paspoorten met een "machine readable zone", maar lang niet alle reizigers beschikken over zo'n paspoort. Dan zullen de gegevens met de hand moeten worden ingevoerd. Hoe gaat de controle verlopen bij internetcheck-in? Hoe worden de gegevens verwerkt en opgeslagen door de autoriteiten belast met grensbewaking? Kortom, is er enig zicht op de administratieve lasten die dit wetsvoorstel ongetwijfeld met zich brengt?

De richtlijn heeft tot doel het verbeteren van de grenscontroles en de bestrijding van illegale immigratie. De VVD-fractie onderschrijft het belang van deze doelstelling die slechts gerealiseerd kan worden door nauwe Europese samenwerking met inachtneming van de eigen bevoegdheden van de lidstaten. Wij wachten met belangstelling de beantwoording van onze vragen door de minister af.

De heer **Franken** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De minister heeft aangegeven de vertraging bij de implementatie van de richtlijn betreffende de verplichting voor luchtvervoerders om passagiersgegevens door te geven, te betreuren. Ik zal namens mijn fractie daar dan ook maar niet meer op terugkomen, want wij hebben ons ongenoegen duidelijk kenbaar gemaakt in het voorlopig verslag. Het is natuurlijk eigenlijk toch wel heel slecht – laat ik het daarbij houden – dat er geen adviezen worden gevraagd van wettelijk voorgeschreven adviescommissies bij een aangelegenheid als deze, alleen omdat men de implementatietermijn in het voortraject totaal heeft laten verlopen.

Maar, voorzitter, ik maak nog een zure opmerking. Het is jammer dat er in dit dossier van alles blijft mislopen. Daar heeft men ook vaak wel een bepaalde aanwijzing voor: als er eenmaal iets mis is met een bepaald dossier blijft het doorgaan. Aan de Eerste Kamer heeft het overigens niet gelegen. Veertien dagen na ontvangst van het wetsvoorstel heeft de vergadering over het voorlopig verslag plaatsgevonden. De memorie van antwoord heb ik twee dagen geleden, zaterdag dus, over de post ontvangen.

Vandaag vindt de plenaire behandeling plaats en die blijkt ook nodig te zijn. Immers, namens mijn fractie zijn in het voorlopig verslag in ieder geval vier vragen gesteld, waarvan twee niet dan wel onduidelijk zijn beantwoord en de overige tamelijk mager – ik citeer nu maar mevrouw Broekers – aan de orde zijn gesteld. Wat de onduidelijkheid betreft kan het natuurlijk aan mij liggen, maar dan hebben wij in elk geval deze vergadering nodig om duidelijkheid te scheppen.

Ik heb er gisteravond over gedacht om het voorlopig verslag gewoon naast mij te nemen en de minister te vragen het voor zich te nemen, opdat wij de vragen stap voor stap zouden kunnen doornemen. Ik ben nu eenmaal onderwijzer van mijn vak, maar dat kan ik natuurlijk niet altijd voortzetten. Deze Kamer zal dat waarschijnlijk niet accepteren; dus ik heb mij van die methode maar gedistantieerd. Daarom houd ik mij aan een korte tekst.

Op onze eerste vraag over de vertraging bij de implementatieprocedure gaat de minister slechts zijdelings in bij een antwoord aan de VVD. Wij vroegen niet, zoals uit de memorie van antwoord blijkt, naar een verklaring van de vertraging die in eerdere stukken al aan langdurig overleg tussen onderdelen van de overheid en ook wel met vervoerders werd geweten, maar wat de reële knelpunten voor deze vormen van overleg zijn geweest. Wij moeten toch naar de toekomst kijken. Iets kan wel een keertje fout lopen, maar dat moet dan niet meer gebeuren. Welke maatregelen heeft de minister getroffen om een dergelijke vertraging in de toekomst te voorkomen en een zorgvuldige procedure te garanderen? Graag ontvangt mijn fractie op deze vraag alsnog een antwoord.

Onze tweede vraag betrof het toepassingsbereik van de implementatiewet. Bij lezing van artikel 2 van de richtlijn blijkt dat deze betrekking heeft op "het beroepsmatige vervoer van personen door de lucht". Naar de mening van mijn fractie betekent het feit dat de implementatiewet spreekt van het vervoer van personen in het algemeen, dat er een Nederlandse kop op de richtlijn wordt gezet. De motivering die daarvoor in de memorie van antwoord wordt gegeven, luidt dat "uit overweging 8 van de richtlijn lijkt te volgen dat ook andere vervoerders kunnen worden verplicht passagiersgegevens te verzamelen en te verstrekken".

Het komt ons als zeer vreemd voor dat een overigens betwistbare interpretatie van een overweging aanleiding kan zijn om aan een strikt geformuleerde bepaling van de wetstekst voorbij te gaan. Dit laat overigens onverlet dat artikel 4 lid 1 van de Vreemdelingenwet aan een ruimere groep vervoerders verplichtingen oplegt die uit andere maatregelen bestaan dan het verstrekken van passagiersgegevens.

Wij wachten met belangstelling het antwoord van de minister af.

□

Mevrouw **Westerveld** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. De woordvoerders van CDA en VVD hebben mij enigszins het gras voor de voeten weggemaaid bij een kwestie waarover ik de minister vandaag nog wilde bevragen. Ik wil daaraan een dimensie toevoegen en citeer daartoe uit de Handelingen van de Eerste Kamer van 17 oktober 2006. Het ging toen over een wetsvoorstel waarover wij later nog te spreken komen, namelijk het wetsvoorstel Wijziging van de wet luchtvaart ter implementatie van richtlijn 2342 EG.

Wat zei de minister van Verkeer en Waterstaat op dat dossier? De implementatietermijn was in juli 2005 overschreden. "Deze richtlijn heeft veel tijd genomen vanwege de buitengewoon zorgvuldige en gedegen voorbereiding. Het ministerie heeft extra adviezen ingewonnen die de Kamer ook bij de stukken heeft kunnen vinden."

Dit antwoord deed mij sterk denken aan het antwoord van deze minister op de waaromvraag van de VVD-fractie. Ik heb mij enigszins gestoord aan het antwoord van de minister. Vandaar dat ik het nogmaals wil benadrukken en ik sluit mij daarbij aan bij de zuurgraad van het CDA.

Als antwoord op het verzoek om een verklaring waarom de termijn is overschreden, zegt de minister dat de richtlijn noodzaakt tot het vinden van juridische, beleidsmatige en uitvoeringstechnische antwoorden op complexe vragen. Vervolgens worden enige voorbeelden gegeven van die complexiteit.

Bedoelt de minister met dit antwoord dat de EU-lidstaten zich stelselmatig termijnen stellen die zij niet kunnen halen? Bedoelde de vorige minister dat ook? Is dat wat de minister feitelijk zegt? Had men, oordelend met de wijsheid van nu, voor een ruimere implementatietermijn moeten kiezen? Had Nederland daarop misschien moeten aandringen? En was ons land nu de enige lidstaat die met het dreigen van boetes tot spoed gemaand moest worden, of bevond Nederland zich in dit opzicht in goed, want ruim, gezelschap? Het antwoord op deze vraag doet misschien wat licht schijnen op deze materie.

De reden om deze vragen toch te stellen, is dat een te krappe omzettingperiode twee potentieel schadelijke gevolgen in zich bergt. De ene is de al genoemde boven de markt hangende boete die de minister de beide Kamers heeft voorgelaten als argument om toch vooral grote voortvarendheid in acht te nemen. Het tweede is het effect dat het tegemoetkomen aan zo'n verzoek kan hebben. Een grote voortvarendheid kan ten koste gaan van de kwaliteit van de parlementaire controle. Daarmee zeg ik niet dat dit wetsvoorstel ten gronde niet deugt of dat een ruimere termijn of een extra schriftelijke vragenronde hier of aan de overkant onontbeerlijk geweest zou zijn. Nee, het gaat ons om de risico's van het volgen van deze werkmethode. De regering zou het parlement niet met dit soort pistool-op-de-borsttermijnen moeten willen confronteren. Dáár gaat het ons om. Wij begrijpen uit de eerdere spijtbetuyging van de minister dat hij dit ook wel met ons deelt.

Die overweging is voor mijn fractie aanleiding om niet meteen op de spijtbetuyging van de minister te reageren met "soit, zand erover", maar om hem deze termijnvraag nog eens in wat andere bewoordingen te stellen, in de hoop dat wij daarop morgen een klip en klaar antwoord

krijgen. Die vraag luidt aldus: Was in de visie van de minister de termijnoverschrijding te voorzien op het moment dat deze omzettingstermijn in EU-verband is afgesproken, of had een tijdige omzetting wel tot de mogelijkheden behoord, als ons land voortvarender op dit dossier geacteerd had? Als dat inderdaad het geval is, in welke periode is die onnodige vertraging opgetreden en hoe kwam dat nou? Wat verwacht de minister van de maatregelen die hij noemt in de brief over de stand van zaken bij de implementatie van EG-richtlijnen en kaderbesluiten in het eerste kwartaal 2007?

In de memorie van antwoord zegt de minister dat hij met die maatregelen – en met het serieus nemen van die maatregelen – herhaling in nieuwe gevallen beoogt te voorkomen. Hij spreekt van beogen. Verwácht de minister ook dat dit effect daadwerkelijk zal optreden, en zo ja, waarop is die verwachting gebaseerd? Mijn fractie ziet het antwoord met belangstelling tegemoet.

□

Mevrouw **Strik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter. Ik wil de regering danken voor de snelle beantwoording van de vragen die de Eerste Kamer heeft ingebracht. De antwoorden geven duidelijkheid, maar nemen niet de twijfels weg die GroenLinks heeft bij het implementatievoorstel. Laat ik vooropstellen dat mijn fractie de richtlijn waaraan Nederland zich heeft verbonden als een gegeven accepteert, hoewel zij het wel vreemd vindt dat de regering haar eerdere fundamentele bezwaren tegen de richtlijn – niet proportioneel en niet effectief – zonder motivatie heeft ingeruild voor steun.

De richtlijn verplicht lidstaten maatregelen te nemen voor het geval ze gegevens willen vorderen van vervoerders. Bij die maatregelen kan de regering nog tal van keuzes maken, zij het binnen de grenzen die de richtlijn oplegt. En juist over die grenzen lijkt mijn fractie met de regering van mening te verschillen. Dat heeft betrekking op de uitbreiding van doeleinden waarvoor de gegevens gebruikt mogen worden, het langer dan 24 uur bewaren, het eventuele doorgeven aan derden en de eventuele noodzaak van parlementaire controle op criteria.

Er is al veel gezegd over de late implementatie, maar ik wil er twee opmerkingen aan toevoegen. De redenen die de regering aanvoert voor het laat ingediende implementatievoorstel, overtuigen niet. Het feit dat onderhandelingen gaande waren over de wijze van verstrekking zou een tijdig wetgevingstraject niet in de weg hoeven staan aan, juist omdat de minister zo nadrukkelijk aangeeft dat alleen de mogelijkheid van verplichting en de handhaving in de wet behoren te staan en de wijze van uitvoering in lagere regelgeving thuishoort. Ook nu is nog niet heel duidelijk hoe een en ander wordt uitgevoerd. En het argument van Europees overleg zou moeten betekenen dat ook in andere lidstaten de implementatie is vertraagd. Ik sluit mij aan bij de vraag van mevrouw Westerveld. Is dat het geval?

Juist omdat mij de uitleg van de vertraging niet bevredigt, hoor ik graag van de minister op welke wijze hij denkt te voorkomen dat ons een dergelijke vertraging nog vaker te wachten staat. Een zorgvuldige invoering en advisering komen in de knel, en daarbij is geen enkele partij gebaat.

Het is overigens wrang dat het implementatieproces lijkt op het totstandkomingsproces van de richtlijn: onder

## Strik

grote tijdsdruk en op de allerlaatst mogelijke dag is de richtlijn aangenomen, met alle compromissen en voor verschillende uitleg vatbare formuleringen van dien. Ik wijs bijvoorbeeld op de formulering van artikel 6 lid 1 laatste paragraaf van de richtlijn. Deze paragraaf stelt dat, overeenkomstig de nationale wetgeving en de privacyrichtlijn de opgevraagde passagiersgegevens ook voor wetshandavingsdoeleinden mogen worden gebruikt. Er staat niet, zoals de minister in verschillende stukken stelt, dat de gegevens voor andere wets-handavingsdoeleinden gebruikt mogen worden. Ik lees in deze paragraaf alleen de mogelijkheid van gebruik voor handhaving en niet een uitbreiding van doeleinden. Als de minister mijn uitleg volgt, past considerans 12 ook goed in deze context, want deze laat gebruik van gegevens toe in handavingsprocedures inzake binnenkomst en immigratie, inclusief daarop betrekking hebbende openbare-ordebepalingen. Tegelijkertijd verbiedt de considerans echter uitdrukkelijk het gebruik van de gegevens voor andere doeleinden. Het doel van de richtlijn is een doeltreffende bestrijding van illegale immigratie en betere grenscontroles. Vanwege dit expliciete verbod zou je zeggen dat artikel 6, laatste paragraaf, alleen op immigratiewetgeving ziet, anders is de richtlijn innerlijk tegenstrijdig. Als de minister artikel 6 wel ruimer uitlegt, geeft de hele strekking van deze richtlijn, de privacyrichtlijn en artikel 8 EVRM toch aan dat deze aanwending voor een ander doel heel restrictief zal moeten worden toegepast. Wij sluiten ons wat dit betreft dan ook graag aan bij het commentaar van het College Bescherming Persoonsgegevens hierop. Het zou bij wet moeten worden geregeld, de passagier zou altijd op de hoogte moeten worden gebracht van het doel waarvoor de gegevens ook gebruikt zouden mogen worden en het gebruik moet ook echt noodzakelijk zijn. Graag hoor ik van de minister of hij het hiermee eens is.

Een onbegrensde uitbreiding naar strafrechtelijk gebruik van de gegevens valt duidelijk buiten de reikwijdte van de richtlijn. Ik kan de minister volgen waar het gaat om het raadplegen van het SIS. Dat is namelijk nodig om te weten of toegang geweigerd zou moeten worden. De minister stelt in de memorie van antwoord terecht dat een opsporingstraject niet meer behoort tot de verwante doelen van artikel 9 Wet bescherming persoonsgegevens. Daarmee zou een andere wettelijke grondslag nodig zijn. Omdat de strafrechtelijke samenwerking niet meer onder de reikwijdte van de privacyrichtlijn valt, wordt hier de jurisprudentie van artikel 8 EVRM het belangrijke toetsingskader. Graag hoor ik van de minister waarvoor en in welke gevallen hij de gegevens wil gaan gebruiken, buiten de immigratiedoelstellingen, en of hij dit bij wet of lagere regelgeving wil vastleggen. Welke waarborgen gelden er dan?

De minister geeft in de memorie van antwoord uitleg over de gegevens die hij langer dan 24 uur wil bewaren. Als ik het goed interpreteer, zijn dat gegevens van alle passagiers, behalve van degenen die binnen 24 uur kunnen worden teruggestuurd. Ook van de passagiers die wel toegang is verleend, wil de minister de gegevens langer bewaren, omdat de mogelijkheid bestaat dat zij later niet meer rechtmatig in Nederland verblijven. De vervoerder heeft dan nog zes maanden de verplichting om deze persoon terug te nemen. Daarmee past de minister artikel 6, lid 1 veel te ruim toe. Hoofregel is dat nadat passagiers het grondgebied zijn binnengekomen, de autoriteiten de gegevens binnen 24 uur vernietigen.

De minister maakt nu van de tenzijbepaling, de uitzondering dus, de regel, zonder enig criterium. Dat lijkt mij strijdig met het principe van 24 uur. De minister moet redenen hebben om te veronderstellen dat de gegevens later nog nodig zijn? Dat kan hij niet bij voorbaat aannemen voor alle personen. Werkgroep 29 heeft in zijn advies twee voorbeelden gegeven waarbij dat eventueel wel van toepassing zou zijn, namelijk als de identiteit nog niet is vastgesteld of als niet met de juiste reisdocumenten is binnengereisd. Daarnaast blijft het van belang dat in die uitzonderingsgevallen de gegevens alleen bewaard worden zolang dat strikt noodzakelijk is voor het doel van de richtlijn. De minister noemt de maximumtermijn van zes maanden bij de toepassing van artikel 65 Vreemdelingenwet. Zijn er nog andere situaties te bedenken? Welke maximumtermijn wil de minister in die gevallen hanteren? Hoe worden passagiers op de hoogte gebracht dat de gegevens langer dan 24 uur bewaard worden? Zij kunnen daar immers pas tegen in het geweer komen als zij daarvan bericht krijgen.

De richtlijn regelt dat de boetes voor vervoerders die niet of onvolledig gegevens verstrekken, het minimale maximumbedrag van € 5000 of het minimumbedrag van minimaal € 3000 bedragen. De Nederlandse regering kiest voor de boete in de vierde categorie, waarbij het maximum op € 16.700 is gesteld. Waarom sluit de minister niet aan bij de richtlijn, die een boete voor de derde categorie voorschrijft? Het argument dat de sanctie net zo zwaar moet zijn als bij het vervoeren van personen die geen toegang tot Nederland krijgen, vind ik niet zo sterk. Is die overtreding niet van een andere orde dan het onvolledig verstrekken van gegevens? Vervoerders zullen zeker naar het Hof stappen als de minister in strijd met de richtlijn handelt, in ieder geval wanneer hij bovenmatige boetes gaat hanteren. Waarom riskeert de minister dit door veel verder te gaan dan de bepalingen van de richtlijn?

De minister sluit in de nota naar aanleiding van het verslag niet uit dat hij in de toekomst ook wil voorzien in de mogelijkheid om gegevens aan derden door te geven. Op dit moment is het evenwel niet concreet aan de orde, aldus de minister in de memorie van antwoord. Het wel daartoe overgaan, zou een enorme oprekking van het gebruik tot gevolg kunnen hebben en daarmee ook de privacy van passagiers beïnvloeden. Kan de minister aangeven waar de richtlijn ruimte biedt voor een dergelijke verruimde toepassing? Artikel 6 biedt alleen ruimte voor langer dan 24 uur gebruik als de grensambtenaar dit voor zijn taken nodig zou hebben. Dat duidt erop dat alleen grensautoriteiten van deze gegevens gebruik mogen maken, uitsluitend ten behoeve van handhaving van de toegang en immigratieregels. Naar mijn mening dient expliciet de richtlijn daarvoor de ruimte te bieden en kan dit niet alleen op nationaal niveau worden bepaald. Mocht de minister op een bepaald moment wel een regeling willen treffen voor het doorgeven aan derden, dan vind ik het niet meer dan logisch dat het parlement hiervan op de hoogte wordt gebracht.

Hetzelfde geldt ook voor mogelijke wijzigingen in het soort gegevens. Biometrische gegevens herbergen zo veel meer informatie dan noodzakelijk is voor de naleving van deze richtlijn, dat het van groot belang is dat een eventuele invoering daarvan proportioneel en voorzien van waarborgen zal zijn. Dit leent zich niet voor een wijziging in lagere regelgeving. Maar ook wijzigingen

## Strik

in het soort vervoerder en de invoering van mogelijke criteria met betrekking tot het vorderen, het gebruik en bewaren hebben gevolgen voor de privacy van burgers. Juist omdat hier een belangrijk grondrecht in het geding is, vind onze fractie het logisch dat de regering de mogelijkheid van parlementaire controle inbouwt, zeker als het om een verruiming gaat. De minister noemt de wijzigingen bij voorbaat details. Laten wij eerst de inhoudelijke wijzigingen zien en beoordelen, voordat wij daar een dergelijke waardering aan toekennen.

Voorzitter. De regering heeft een verstandige beslissing genomen door de implementatie te beperken tot de luchtvervoerder en de gegevens die in de richtlijn staan genoemd. Toch is onze fractie niet helemaal gerust op de praktische toepassing, omdat deze beperkte implementatie vooral lijkt te zijn ingegeven door tijdgebrek. De minister wil in elk geval ten aanzien van het parlement carte blanche voor de nadere uitwerking, wijzigingen en uitbreidingen. Juist omdat nu zoveel beslissingen vooruit worden geschoven, wil onze fractie de wijzigingen van het Vreemdelingenbesluit middels een voorhangprocedure tijdig kunnen inzien. Daarnaast vinden wij een evaluatie twee jaar na de invoering gepast, waarbij de Kamer op de hoogte wordt gebracht van de uitkomsten.

□

De heer **Holdijk** (SGP): Voorzitter. Het feit dat ik kort het woord heb gevraagd, vindt zijn oorzaak in de versnelde procedure die de behandeling van het onderhavige wetsvoorstel in deze Kamer heeft ondergaan. Dit lijkt een openingszin voor min of meer een litanie, zou ik intussen kunnen vaststellen. Ook ik heb het voorlopig verslag bij de hand, maar ik zal daar niet uit citeren.

In dat verslag stelden wij zegge en schrijve één vraag naar aanleiding van opmerkingen van de minister tijdens de behandeling van dit wetsvoorstel in de Tweede Kamer over een aantal punten waarover nog overleg met vervoerders gaande is. De memorie van antwoord gaat op onze vraag in het kader van de vertraging van de omzetting van de richtlijn in. Ons kader was echter de inwerkingtreding van de wet. Dat staat ook met zoveel woorden in het voorlopig verslag. Wij willen graag weten wat de beoogde datum van inwerkingtreding voor het wetsvoorstel is, juist omdat dat overleg nog steeds gaande is en er geen concrete duidelijkheid werd gegeven over de afronding daarvan. Wij richten ons met andere woorden niet zozeer op de omzetting van de richtlijnen en de termijn die daarmee gemoeid is geweest als wel op het einde van dit traject. Wij willen graag weten wanneer het wetsvoorstel in werking zou kunnen treden en wanneer het overleg waarvan wordt gerept, afgerond zou kunnen zijn. Gaarne krijgen wij alsnog een reactie op onze vraag, die ik hier maar niet zal herhalen. Net als de heer Franken weersta ik dus de verleiding om het voorlopig verslag nog eens te citeren.

□

De heer **Kox** (SP): Voorzitter. Volgens de minister beoogt het voorliggende wetsvoorstel implementatie van een Europese richtlijn die al veel te lang is blijven liggen. Het gaat geld kosten als wij niet opschieten. Dus is de boodschap van de minister: schiet op. Ik begrijp dat wel, maar tegelijkertijd is het niet helemaal zorgvuldig als het zo moet gaan.

Volgens de minister beoogt het voorstel een effectieve bestrijding van illegale immigratie en een betere grensbewaking. Dat zijn keurige doelstellingen. Daarvoor moeten gegevens van vliegtuigpassagiers die naar Nederland komen voortaan al bij het vertrek door de vervoerder beschikbaar worden gesteld zodat er tijdens de vlucht gekeken kan worden of enige actie nodig is om illegale immigratie tegen te gaan. Dat is volgens de minister alles waar het om gaat. De minister heeft ons op verschillende momenten verzekerd dat het voorstel helemaal niets heeft te maken met de wens van de Amerikaanse overheid om van alles en nog wat te weten te komen over mensen die naar de Verenigde Staten komen. Dit voorstel gaat over inkomend en niet over uitgaand vliegverkeer. De minister is daarover erg duidelijk geweest.

Voor onze fractie resteren nog twee vragen. De eerste is of de betreffende gegevens in de toekomst niet toch gebruikt zullen kunnen worden voor andere doeleinden buiten die welke nu al in verschillende vormen van wetgeving zijn toegestaan. Daarover bestaat in deze Kamer zowel als in de Tweede Kamer enige ongerustheid. Misschien dat de minister hierover duidelijkheid kan geven opdat deze onrust kan worden weggenomen. Nu deze minister de implementatie van deze Europese richtlijn deels via een wet en deels via een algemene maatregel van bestuur regelt, is de vraag gerechtvaardigd hoe dit zich verdraagt met de discussie die wij hier onlangs hebben gevoerd naar aanleiding van de gedenkwaardige motie-Jurgens. In de Tweede Kamer heeft de minister aan dat debat gerefereerd. Het bleek dat men in de Tweede Kamer nog geen kennis had genomen van de belangwekkende zaken die wij met de minister hadden besproken. Ik hoop dat zij inmiddels tijd hebben gehad om de Handelingen door te lezen want het was buitengewoon interessant. De minister heeft aan de leden van de Tweede Kamer meegedeeld dat de Eerste Kamer eraan hecht om te stoppen met de praktijk om bij wet mogelijkheden te creëren om vervolgens bij algemene maatregel van bestuur af te wijken van wat in de wet is neergelegd. Dat is hier niet aan de hand, aldus de minister. Volgens hem komen in de wet heel algemene bepalingen te staan. Hij werkt die vervolgens verder uit en meent bovendien dat de details niet in de wet geregeld moeten worden omdat deze veel te complex zijn.

Dan resteert de vraag wat de minister allemaal wil gaan regelen in de algemene maatregel van bestuur. Voorlopig zal hij daarin in ieder geval regelen dat wij het niet meer hebben over "vervoerders" maar over "luchtvervoerders". Kan het, als hij daartoe redenen ziet, toch nog meer worden? Of kon het minder worden? Kan het beperkt worden tot bepaalde luchtvervoerders of luchtvervoerders uit bepaalde landen? Wat is allemaal mogelijk? Met andere woorden: met die heel algemene bepalingen in de wet komen er wel erg veel mogelijkheden voor de minister om dingen te regelen in zijn algemene maatregel van bestuur.

De minister heeft in de Tweede Kamer ook gezegd dat niemand zich zorgen hoeft te maken. Dat is het fijne van deze minister. Hij houdt ons allemaal liefst zonder zorgen. Hij heeft ook gezegd dat er geen adders onder het gras zitten. Opnieuw geloof ik hem op zijn woord. Het zou goed zijn om het ook in dit huis nog eens stevig te herhalen zodat ook in deze Kamer van de Staten-Generaal is gezegd dat niemand zich druk hoeft te

## Kox

maken, dat er met deze regeling geen gekke dingen zullen gebeuren, dat deze alleen maar is bedoeld om te doen wat wij van Brussel moeten doen en dat wij het daarbij willen laten. Ik zie de reactie van de minister met belangstelling tegemoet.

De **voorzitter**: Ik constateer dat geen der overige leden in eerste termijn het woord wenst te voeren over dit onderwerp.

Ik schors de beraadslaging over het onderhavige wetsvoorstel tot morgen.

De beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Gelet op het feit dat zich bij het volgende agendapunt slechts twee sprekers hebben gemeld met heel korte spreektijden, stel ik voor om direct door te gaan met het volgende agendapunt.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **de brief van de minister van Justitie van 11 mei 2007 met betrekking tot het overzicht van openstaande toezeggingen (30800-VI, D).**

De beraadslaging wordt geopend.



Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): Voorzitter. Wij zijn verheugd dat wij vandaag met de minister van Justitie van gedachten kunnen wisselen over nog openstaande, tijdens verschillende plenaire debatten door de minister aan deze Kamer gedane, toezeggingen. Namens mijn fractie wil ik vier toezeggingen aan de orde stellen:

1. de toezeggingen met betrekking tot het wetsvoorstel Melding voorvallen burgerluchtvaart;
2. de toezegging met betrekking tot het wetsvoorstel Titel 7.5 Burgerlijk Wetboek, de Pacht;
3. de toezeggingen met betrekking tot het wetsvoorstel Volgrecht oorspronkelijke kunstwerken;
4. de toezeggingen van de minister in het kader van het debat van 15 mei jongstleden over de versnelde implementatie van Europese regelgeving.

Allereerst de toezeggingen met betrekking tot het wetsvoorstel Melding voorvallen burgerluchtvaart. Ik heb de toezeggingen die de minister heeft gedaan, verwoord bij het afleggen van de stemverklaring namens de VVD-fractie bij de stemming over het wetsvoorstel op 31 oktober 2006. Voor alle duidelijkheid herhaal ik deze toezeggingen, omdat het belangrijke toezeggingen betreffen. De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan:

- a. wijziging van de Aanwijzing door het College van procureurs-generaal wordt voorgelegd aan de minister van Justitie;
- b. de minister van Justitie legt de wijziging voor aan de Eerste Kamer;
- c. er wordt een werkgroep ingesteld die zich zal buigen over artikel 5.3 van de Wet luchtvaart;
- d. indien zich knelpunten voordoen, zal artikel 5.3 van de Wet luchtvaart worden gewijzigd in de door de VVD-fractie voorgestane zin, namelijk geen strafvervolgning in geval van onoplettendheid en/of onachtzaamheid.

Op de lijst van toezeggingen zijn de door de minister van Justitie gedane toezeggingen niet correct weergegeven. Vandaar dat de minister slechts op een enkel deel van de toezeggingen heeft geantwoord, namelijk dat zich geen knelpunten hebben voorgedaan. Hoe is thans de stand van zaken met betrekking tot toezegging drie? Is de werkgroep die zich zal buigen over artikel 5.3 van de Wet luchtvaart inmiddels ingesteld?

Voorzitter. Ik leg thans wederom de vier door de minister gedane toezeggingen in de Handelingen vast. Wij houden de minister aan deze toezeggingen en wij willen graag in dit debat deze toezeggingen door de minister herbevestigd zien teneinde ieder misverstand hierover uit te sluiten.

De minister heeft wat betreft titel 7.5 (Pacht) van het Burgerlijk Wetboek toegezegd dat aan het eind van deze kabinetsperiode zal worden gezien of verdere liberalisatie op basis van artikel 397 mogelijk is ten aanzien van losse bedrijfsgebouwen. Het is nu nog veel te vroeg om aan de minister te vragen of aan die toezegging is voldaan. Wel wil mijn fractie van de minister weten of er inmiddels stappen worden ondernomen om de voor de evaluatie benodigde gegevens te verzamelen. Ik wijs daarbij ook op het vervallen van de leeftijdsgrens van 65 jaar waarvan de effecten zullen worden betrokken bij de evaluatie.

De minister van Justitie heeft toegezegd, er bij de World Intellectual Property Organisation op te zullen aandringen dat ook daar zal worden gesproken over het al dan niet toepassen van het volgrecht. Is dit inmiddels gebeurd? In de brief van de minister over de openstaande toezeggingen heb ik daarover niets kunnen lezen. Kan de minister ook informatie verschaffen of zich bij de veilinghuizen moeilijkheden hebben voorgedaan in verband met de invoering van het volgrecht?

Tot slot, voorzitter: op 15 mei jongstleden voerden wij een debat met de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie over de versnelde implementatie van Europese regelgeving. Het debat mondde uit in de motie-Jurgens. De minister van Justitie heeft toegezegd geen wetsvoorstellen meer aan de Kamer te zullen aanbieden waarin de mogelijkheid wordt geboden om bij lagere regelgeving af te wijken van of zelfs in strijd te handelen met de wet in formele zin. Voor de goede orde herinneren wij de minister aan zijn toezegging. Het betreft een permanent openstaande toezegging, waarbij van geval tot geval, dat wil zeggen van wetsvoorstel tot wetsvoorstel, zal worden gezien of de toezegging gestand is gedaan.

De heer **Van de Beeten** (CDA): Voorzitter. Ik heb nog een vraag met betrekking tot de Wet luchtvaart. Mevrouw Broekers somde de bekende vier toezeggingen op die zij de minister destijds heeft ontlokt. Heeft zij ook nog vragen over de aanwijzing? Mij staat bij dat wij in dat debat zelfs al beschikten over de tekst van een brief waarin die aanwijzing was neergelegd en dat wij die bij onze beraadslagingen hebben betrokken.

Mevrouw **Broekers-Knol** (VVD): De aanwijzing waarvan wij de tekst hebben gekregen, is naar ik heb begrepen tot stand gekomen, maar het ging niet om die aanwijzing. Het ging wat de toezeggingen betreft om wijzigingen van de aanwijzing. Het ging dus over de toekomst.