

Vergaderjaar 2012–2013

**22 112**

## **Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie**

**Nr. 1622**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN BUITENLANDSE ZAKEN**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2013

Overeenkomstig de bestaande afspraken heb ik de eer u hierbij vier fiches aan te bieden die werden opgesteld door de werkgroep Beoordeling Nieuwe Commissievoorstellen (BNC).

Fiche 1: Verordening Europol en fusie met Cepol (Kamerstuk 22 112, nr. 1621)

Fiche 2: Wijziging richtlijn maten en gewichten wegvoertuigen

Fiche 3: Verordening bewaking van de zeebuitengrenzen in het kader van Frontex (Kamerstuk 22 112, nr. 1623)

Fiche 4: Richtlijn bekendmaking niet-financiële informatie en diversiteitsbeleid (Kamerstuk 22 112, nr. 1624)

De minister van Buitenlandse Zaken,  
F.C.G.M. Timmermans

## **Fiche: Wijziging richtlijn maten en gewichten wegvoertuigen.**

### **1. Algemene gegevens**

#### *Titel voorstel*

Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 96/53/EG van 25 juli 1996 houdende vaststelling, voor bepaalde aan het verkeer binnen de Gemeenschap deelnemende wegvoertuigen, van de in het nationale en het internationale verkeer maximaal toegestane afmetingen, en van de in het internationale verkeer maximaal toegestane gewichten.

#### *Datum ontvangst Commissiedocument*

16 april 2013.

#### *Nr. Commissiedocument*

COM(2013)195.

#### *Prelex*

[http://ec.europa.eu/prelex/detail\\_dossier\\_real.cfm?CL=nl&DosId=202551](http://ec.europa.eu/prelex/detail_dossier_real.cfm?CL=nl&DosId=202551)

#### *Nr. Impact Assessment Commissie en Opinie Impact Assessment Board*

SWD(2013) 108.

#### *Behandelingstraject Raad*

Transportraad.

#### *Eerstverantwoordelijk ministerie*

Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

#### *Rechtsbasis, besluitvormingsprocedure Raad, rol Europees Parlement, gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

##### a) *Rechtsbasis*

Artikel 91, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU).

##### b) *Besluitvormingsprocedure Raad en rol Europees Parlement*

Gewone wetgevingsprocedure zoals vastgelegd in artikel 294 VWEU. Gekwalificeerde meerderheid in de Raad en medebeslissing Europees Parlement.

##### c) *Gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

De Commissie stelt voor dat zij overeenkomstig artikel 290 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie de bevoegdheid krijgt gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de eisen voor nieuwe achteraan op voertuigen aangebrachte aerodynamische voorzieningen, en de ontwikkeling van nieuwe motorvoertuigen. Verder wil de Commissie de bevoegdheid krijgen om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot aanvullende technische specificaties die in de Unie de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van ingebouwde weegapparatuur zodat de autoriteiten van alle lidstaten op eenzelfde manier kunnen communiceren met in alle andere lidstaten ingeschreven voertuigen en voertuigcombinaties en indien nodig de ontvangen informatie kunnen uitwisselen met de autoriteiten van andere lidstaten.

Voorts stelt de Commissie voor dat zij de bevoegdheid krijgt om gedelegeerde handelingen vast te stellen met betrekking tot de procedure voor de selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Die procedures, specificaties en gebruiksvoorschriften moeten ervoor zorgen dat de

controles in alle lidstaten op dezelfde manier worden uitgevoerd en dat alle vervoersondernemingen in de Unie gelijk worden behandeld.

## **2. Samenvatting BNC-fiche**

### *Korte inhoud voorstel*

*Kern* - Op hoofdlijnen is het voorliggende voorstel een verruiming ten opzichte van de bestaande richtlijn. Het voorstel maakt het mogelijk vrachtwagens met afgeronde cabines te ontwikkelen en achteraan op opleggers aerodynamische vleugels te monteren, waardoor meer aerodynamische en energie-efficiëntere vrachtwagens op de markt gebracht kunnen worden. Een vrachtwagen kan hierdoor op de brandstofkosten besparen, en voorts daalt hierdoor de uitstoot van broeikasgassen. Tegelijk krijgt de bestuurder een beter gezichtsveld. Mede hierdoor zal het aantal dodelijke ongevallen met kwetsbare weggebruikers afnemen. In juni 2012 heeft de Commissie richtsnoeren opgesteld voor het gebruik van langere vrachtwagens voor vervoer tussen aangrenzende lidstaten. Die richtsnoeren worden nu bevestigd in de herziene richtlijn. Voorts worden bepalingen opgenomen inzake controles en sancties om ervoor te zorgen dat de concurrentieregels worden nageleefd en om een hoog verkeersveiligheidsniveau en de duurzaamheid van de wegeninfrastructuur te waarborgen.

### *Bevoegdheid, subsidiariteit, proportionaliteit*

De EU en de lidstaten beschikken over een gedeelde bevoegdheid ten aanzien van vervoerszaken op grond van Artikel 91 VWEU. Het voorstel ziet op de harmonisatie van de vereisten aan en de goedkeuringsprocedures voor het herzien van de maximaal toegestane afmetingen en gewichten om het mogelijk te maken meer aerodynamische en energie-efficiëntere voertuigen op de markt te brengen, en om harmonisatie te realiseren op het gebied van controles en sancties. Deze doelstelling kan onvoldoende door de lidstaten en beter door de Unie bereikt worden. De subsidiariteit wordt als positief beoordeeld. Echter, Nederland betwijfelt of alle in het voorstel genoemde maatregelen noodzakelijk zijn ter nastreving van het doel. De proportionaliteit van het voorstel wordt daarom positief beoordeeld met een kanttekening.

### *Implicaties, Risico's, Kansen*

*Implicaties* – De nieuwe richtlijn zal leiden tot aanpassing van de nationale wet- en regelgeving ter uitvoering van de richtlijn.

*Risico's* – Naar verwachting kan de richtlijn zonder al te grote problemen worden geïmplementeerd. Wel zal worden ingezet op een realistische omzettingstermijn. Verder zullen er enige wegbouwkundige gevolgen zijn (inrichting verzorgingsplaatsen, pechhavens, pompstations, werk in uitvoeringslocaties), doch deze worden vooralsnog niet als problematisch gezien.

*Kansen* – Het voorstel zal erin voorzien de zwakke punten op het gebied van uitvoering en handhaving van de huidige richtlijn te kunnen corrigeren, het gebruik van aerodynamische en energie-efficiëntere voertuigen mogelijk te maken, en harmonisatie op het gebied van controles en sancties ten aanzien van overbelading te realiseren.

*Nederlandse positie* – Nederland beoordeelt het voorstel voor de herziene richtlijn positief. De richtlijn vormt een geschikte mogelijkheid de tekortkomingen van de huidige richtlijn te corrigeren, het gebruik van aerodynamische en energie-efficiëntere voertuigen mogelijk te maken, en harmonisatie op het gebied van controles en sancties te realiseren. Ook de sector is hierbij gebaat.

### **3. Samenvatting voorstel**

#### *Inhoud voorstel*

Het voorstel tot wijziging van de richtlijn maten en gewichten van wegvoertuigen van de Commissie voorziet in afwijkingen op de maximumafmetingen om aerodynamische voorzieningen achteraan op het voertuig te installeren of om de vorm van vrachtwagencabines aan te passen. Die afwijkingen openen nieuwe perspectieven voor constructeurs van trekkers, vrachtwagens en opleggers. De stroomlijning van de vormgeving van de cabines moet niet alleen zorgen voor een daling van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen, maar ook het gezichtsveld van de bestuurder verbeteren en op de Europese wegen jaarlijks ongeveer 400 mensenlevens redden. Ook het comfort en de veiligheid van de bestuurders zullen erop vooruit gaan. Verder voorziet het voorstel in een hoger toegestaan maximumgewicht voor voertuigen met een elektrische of hybride aandrijving om rekening te houden met het gewicht van de elektrische batterijen of de dubbele aandrijving, en tegelijk het laadvermogen te handhaven. Voorts wordt het toegestane maximumgewicht van autobussen met één ton verhoogd om rekening te houden met diverse ontwikkelingen zoals de toename van het gemiddelde gewicht van de passagiers en van hun bagage, nieuwe verplichte verkeersveiligheidsvoorzieningen of de nieuwe Euro VI-specificaties. Verder zal de ontwikkeling van het intermodaal vervoer gefaciliteerd worden dankzij een afwijking van 15 cm op de toegestane lengte voor vrachtwagens die containers van 45 voet vervoeren, een type dat in Europa steeds meer wordt gebruikt voor intercontinentaal vervoer. In het voorstel wordt tevens bevestigd dat grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen is toegestaan wanneer slechts één grens wordt overschreden tussen twee lidstaten die het verkeer van dergelijke voertuigen reeds toestaan.

Voorts worden nieuwe bepalingen geïntroduceerd om de controleinstanties in staat te stellen inbreuken beter op te sporen en de toepasselijke administratieve sancties te harmoniseren. De Commissie zal richtsnoeren inzake de controleprocedure publiceren om de controlemethoden in alle lidstaten te harmoniseren. De lidstaten zullen een minimaal aantal voertuigen aan een meting moeten onderwerpen. Die maatregelen moeten worden uitgevoerd via in het wegdek geïntegreerde weegsystemen, hetzij door middel van sensoren aan boord van het voertuig die van op afstand communiceren met controleurs langs de weg. De inbreuken op Richtlijn 96/53/EG worden op basis van hun ernst ingedeeld in categorieën met het oog op de Europese harmonisering van de administratieve sancties.

#### *Impact assessment Commissie*

De effectbeoordeling heeft drie beleidspakketten (BP) beoordeeld, waarbij de volgende drie doelstellingen centraal staan: randvoorwaarden creëren voor de marktintroductie van elektrische en hybride vrachtwagens met betere aerodynamica en om de aantrekkelijkheid van bepaalde busdiensten te verhogen; de ontwikkeling van intermodaal/gecombineerd vervoer stimuleren; een betere handhaving van de maximumgewichten en -afmetingen in de Unie. Het beleidspakket van de grondiger herziening (BP2) verdient de voorkeur boven de beperkte herziening (PB1; minder effectief en minder brandstofbesparingen) en de bindende regelgevende aanpak (BP3; te veel negatieve effecten op de financiële lasten voor het mkb).

#### **4. Bevoegdheidsvaststelling en subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel**

##### *a) Bevoegdheid*

De rechtsgrondslag van het voorstel is artikel 91, VWEU. Nederland kan zich vinden in deze rechtsgrondslag.

##### *b) Subsidiariteits- en proportionaliteitsoordeel*

Nederland beoordeelt de subsidiariteit positief.

Het voorstel ziet toe op de harmonisatie van de vereisten aan en de goedkeuringsprocedures voor het herzien van de maximaal toegestane afmetingen en gewichten. Dit moet het mogelijk maken meer aerodynamische en energie-efficiëntere voertuigen op de markt te brengen om de stijging van de brandstofkosten en de toename van de uitstoot van broeikasgassen tegen te gaan, en om harmonisatie te realiseren op gebied van controles en sancties. Een doelstelling die vanwege het grensoverschrijdende karakter van het wegvervoer onvoldoende door de lidstaten en beter door de Unie bereikt kan worden. De subsidiariteit wordt als positief beoordeeld.

Nederland beoordeelt de proportionaliteit positief met een kanttekening. Er worden nieuwe bepalingen geïntroduceerd om de controle-instanties in staat te stellen inbreuken beter op te sporen en de toepasselijke administratieve sancties te harmoniseren. Die maatregelen moeten worden uitgevoerd via in het wegdek geïntegreerde weegsystemen, hetzij door middel van sensoren aan boord van het voertuig die op afstand communiceren met controleurs langs de weg. Bij de verdere uitwerking kunnen er echter vraagtekens gezet worden bij nut, noodzaak en effectiviteit van sommige van de in artikel 12 en 13 voorgestelde handhavingmaatregelen (zoals het verzenden van een waarschuwingsbrief) en bij de genoemde aantallen selectiemetingen, ook in relatie tot de vraag of alle lidstaten in staat zijn dit te realiseren. De proportionaliteit van het voorstel wordt daarom positief beoordeeld met een kanttekening.

##### *c) Nederlands oordeel over de voorstellen op het gebied van gedelegeerde en/of uitvoeringshandelingen*

Allereerst wordt opgemerkt dat in de toelichting bij het voorstel staat vermeld dat de Commissie voor specifieke technische eisen wordt bijgestaan door een Comité. Echter, in de wettekst zelf is geen sprake van een instelling van een Comité.

[Artikel 1], artikel 8, vierde lid, van het voorstel: de Commissie stelt gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van prestatie- en veiligheidseisen van aerodynamica voorzieningen, te weten: technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van een testcertificaat. Nederland geeft de voorkeur aan uitvoeringshandelingen en instelling van een Comité.

[Artikel 1], artikel 9, vierde lid, van het voorstel: de Commissie stelt gedelegeerde handelingen vast tot aanvulling van prestatie- en veiligheidseisen voor vrachtwagencabines, te weten: technische kenmerken, de minimale prestatieniveaus, de randvoorwaarden inzake het ontwerp en de procedure voor de opstelling van een testcertificaat. Nederland geeft de voorkeur aan uitvoeringshandelingen en instelling van een Comité.

[Artikel 1], artikel 12, zevende lid, van het voorstel: Nederland beoordeelt deze gedelegeerde handeling als negatief. De Commissie stelt gedelegeerde handelingen vast met betrekking tot aanvullende technische specificaties die de volledige interoperabiliteit moeten waarborgen van

ingebouwde weegapparatuur; en met betrekking tot selectiemetingen, de technische specificaties van de voor die selectie gebruikte instrumenten, de nauwkeurigheidseisen en de regels voor het gebruik van die instrumenten. Nederland is van mening dat dit voorstel ziet op de uniforme uitvoering van de controle op voertuigen en voertuigcombinaties. Er dient sprake te zijn van een uitvoeringshandeling en instelling van een Comité.

## **5. Financiële implicaties, gevolgen voor regeldruk en administratieve lasten**

### *a) Consequenties EU-begroting*

De precieze gevolgen voor de EU-begroting zijn onbekend. Om de invoering van voertuigen met een kleinere luchtweerstand en hybride aandrijving te versnellen zal de Commissie om het industrieel onderzoek en de aanpassing van het wagenpark te ondersteunen een beroep doen op de beschikbare Europese budgetten voor de periode 2014–20, met name die voor de trans-Europese netwerken en de Europese programma's voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie. Nederland is van mening dat deze middelen gevonden dienen te worden binnen de plafonds die zijn overeengekomen voor het Meerjarig Financieel Kader 2014–20.

### *b) Financiële consequenties (incl. personele) voor rijksoverheid en/of decentrale overheden*

De financiële consequenties voor de rijksoverheid zijn klein. De rijksoverheid pleegt een eenmalige inspanning gericht op de implementatie van de voorgestelde nieuwe richtlijn in bestaande wet- en regelgeving en op de rol van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport bij het toezicht op de nieuwe voorschriften. De budgettaire gevolgen van dit voorstel zullen worden ingepast op de begroting van het beleidsverantwoordelijke departement. Op langere termijn zullen er enige wegbouwkundige gevolgen zijn aangezien de voertuigen langer worden (inrichting verzorgingsplaatsen, pechhavens, pompstations, werk in uitvoeringslocaties). De financiële consequenties hiervan zullen gering zijn. Hier staat verder tegenover dat door de strengere en geharmoniseerde aanpak van overbelading, er minder slijtage aan de weginfrastructuur veroorzaakt zal worden en het risico op ongevallen verlaagd zal worden.

### *c) Financiële consequenties (incl. personele) voor bedrijfsleven en burger*

De financiële consequenties voor het bedrijfsleven zijn naar verwachting positief. Dankzij deze maatregelen zal de aerodynamica van voertuigen sterk verbeteren en kan een vrachtwagen voor internationaal vervoer die 100.000 km per jaar aflegt, jaarlijks tot € 5.000,- op de brandstofkosten besparen.

### *d) Gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid, decentrale overheden, bedrijfsleven en burger*

De gevolgen voor regeldruk/administratieve lasten voor rijksoverheid en decentrale overheden zijn gering. Er zal gebruik gemaakt gaan worden van geavanceerde technologieën voor het verrichten van metingen m.b.t. overbelading. Het Weigh In Motion systeem dat wij in Nederland reeds uitgebreid gebruiken, zal een Europese verplichting gaan worden. De gevolgen voor administratieve lasten voor het bedrijfsleven en de burger zullen gering zijn.

## **6. Implicaties juridisch**

### *a) Consequenties voor nationale en decentrale regelgeving en/of sanctionering beleid (inclusief toepassing van de lex silencio positivo)*

Wijziging van verschillende wet- en regelgeving, namelijk in ieder geval: Regeling voertuigen.

Regeling taken RDW.  
Regeling wegvervoer Goederen.  
Aanwijzing wet wegvervoer goederen.  
Aanwijzing voertuigafmetingen.

*b) Voorgestelde implementatietermijn (bij richtlijnen), dan wel voorgestelde datum inwerkingtreding (bij verordeningen en beschikkingen) met commentaar t.a.v. haalbaarheid*

De voorgestelde implementatietermijn van 18 maanden is te beperkt, gelet op de aard en omvang van handhavingsmaatregelen en instrumenten. Een implementatietermijn van minimaal 2 jaar wordt voorgesteld.

*c) Wenselijkheid evaluatie-/horizonbepaling*

De lidstaten bezorgen de Commissie om de twee jaar tijdens het eerste kwartaal van het kalenderjaar een verslag over de tijdens de twee vorige kalenderjaren uitgevoerde controles, de resultaten daarvan en de aan overtreders opgelegde sancties. De Commissie maakt een analyse van die verslagen en dient die in het tweede kwartaal van het kalenderjaar in bij de Raad en het Europees Parlement.

Er is geen horizonbepaling opgenomen in het voorstel.

## **7. Implicaties voor uitvoering en handhaving**

*a) Uitvoerbaarheid*

Naar verwachting positief. Het betreft hier een wijziging van een bestaande richtlijn. De rol van de Inspectie voor de Leefomgeving en Transport en de landelijke politie blijft behouden. Met dit voorstel worden deze controle-instanties beter in staat gesteld om inbreuken op het gebied van overbelading op te sporen, en de toepasselijke sancties te harmoniseren.

De lidstaten dienen er voor zorg te dragen dat de bevoegde instanties de nodige informatie kunnen uitwisselen met alle lidstaten via het nationaal contactpunt. Het nationaal contactpunt is reeds aangewezen op grond van Verordening (EG) nr. 1071/2009, en dat is de RDW voor Nederland.

*b) Handhaafbaarheid*

Naar verwachting positief. Met dit voorstel worden deze controle-instanties beter in staat gesteld om inbreuken op het gebied van overbelading op te sporen, en de toepasselijke sancties te harmoniseren. Die maatregelen moeten worden uitgevoerd via in het wegdek geïntegreerde weegsystemen, hetzij door middel van sensoren aan boord van het voertuig die van op afstand communiceren met controleurs langs de weg. Bij de verdere uitwerking van deze voorgestelde handhavingsmaatregelen kunnen er echter vraagtekens gezet worden bij nut, noodzaak en effectiviteit van sommige van de voorgestelde onderdelen en bij de genoemde aantallen selectiemetingen, ook in relatie tot de vraag of alle lidstaten in staat zijn dit te realiseren. Nederland betwijfelt dan ook of alle in het voorstel genoemde maatregelen noodzakelijk zijn.

## **8. Implicaties voor ontwikkelingslanden**

Geen

## **9. Nederlandse positie**

Nederland is in beginsel positief over dit voorstel tot herziening van de bestaande richtlijn 96/53/EG.

Het voorstel voorziet in afwijkingen op de maximumafmetingen om aerodynamische voorzieningen achteraan op het voertuig te installeren of om de vorm van vrachtwagencabines aan te passen. De stroomlijning van de vormgeving van de cabines moet niet alleen zorgen voor een daling van het brandstofverbruik en van de uitstoot van broeikasgassen, maar ook het gezichtsveld van de bestuurder verbeteren en op de Europese wegen jaarlijks ongeveer 400 mensenlevens redden. Ook het comfort en de veiligheid van de bestuurders zullen erop vooruit gaan. Nederland ondersteunt dit onderdeel, doch in de uitwerking zijn er nogal wat knelpunten en onduidelijkheden die weggenomen dienen te worden (bijvoorbeeld positie stootbalk in geval van gebruik van aerodynamische voorzieningen achteraan; en de noodzaak van markeringsborden in geval van gebruik van aerodynamische voorzieningen achteraan).

Verder voorziet het voorstel in een hoger toegestaan maximumgewicht voor voertuigen met een elektrische of hybride aandrijving, terwijl tegelijkertijd het laadvermogen onveranderd blijft. Voorts wordt het toegestane maximumgewicht van autobussen met één ton verhoogd om rekening te houden met diverse ontwikkelingen zoals de toename van het gemiddelde gewicht van de passagiers en van hun bagage, nieuwe verplichte verkeersveiligheidsvoorzieningen of de nieuwe Euro VI-specificaties. Nederland ondersteunt dit onderdeel.

Verder zal de ontwikkeling van het intermodaal vervoer gefaciliteerd worden dankzij een afwijking van 15 cm op de toegestane lengte voor vrachtwagens die containers van 45 voet vervoeren, een type dat in Europa steeds meer wordt gebruikt voor intercontinentaal vervoer. Nederland is van mening dat een afwijking van 15 cm te gering is. In Nederland wordt thans reeds een afwijking van 80 cm toegestaan.

In het voorstel wordt tevens bevestigd dat grensoverschrijdend verkeer van langere voertuigen is toegestaan wanneer slechts één grens wordt overschreden tussen twee lidstaten die het verkeer van dergelijke voertuigen reeds toestaan. Het is onduidelijk of met dit voorstel enkel bedoeld wordt op «langere» voertuigen, of ook op «langere en zwaardere» voertuigen. Hierover dient duidelijkheid te worden verkregen. Voor Nederland is enkel continuering van de huidige situatie acceptabel, te weten dat het gaat om «langere en zwaardere» voertuigen. Verder is Nederland van mening dat dit grensoverschrijdend transport met «langere en zwaardere» voertuigen niet beperkt mag blijven tot enkel één grens tussen twee lidstaten. De lidstaten moet de mogelijkheid gegeven worden om hierover zelf bilaterale afspraken te kunnen maken.

Voorts worden nieuwe bepalingen geïntroduceerd om de controleinstanties in staat te stellen inbreuken beter op te sporen en de toepasselijke administratieve sancties te harmoniseren. De lidstaten zullen een minimaal aantal voertuigen aan een meting moeten onderwerpen. Die maatregelen moeten worden uitgevoerd via in het wegdek geïntegreerde weegsystemen, hetzij door middel van sensoren aan boord van het voertuig die van op afstand communiceren met controleurs langs de weg. De inbreuken op Richtlijn 96/53/EG worden op basis van hun ernst ingedeeld in categorieën met het oog op de Europese harmonisering van de administratieve sancties. Nederland ondersteunt in beginsel dit onderdeel. In de uitwerking zijn er echter nogal wat onduidelijkheden en knelpunten die weggenomen dienen te worden. Bij de verdere uitwerking kunnen vraagtekens gezet worden bij nut, noodzaak en effectiviteit van sommige van de in artikel 12 en 13 voorgestelde handhavingsmaatregelen (zoals het verzenden van een waarschuwingsbrief) en bij de genoemde aantallen selectiemetingen, ook in relatie tot de vraag of alle lidstaten in staat zijn dit te realiseren.