

## Van der Staaij

moeten gebeuren. Dit kunt u zich ongetwijfeld herinneren. Ik hoop uiteraard dat de overtuigingskracht van de VVD van invloed is op de meerderheid van de Kamer. Vast staat wel dat die meerderheid er nu niet is. Dat was al voor het debat zo, dat was bij de verkiezingen zo en het was ook zo bij de begroting van Sociale Zaken en in de verkiezingsprogramma's. Dat is nu helaas niet veranderd. U heeft van de collega-woordvoerders gehoord hoe zij erover denken. Wij hebben geduld.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Ik neem hier kennis van. Ik ga graag nog even in op de inhoudelijke kanten van de zaak. Maar omdat er al een en ander over naar voren is gebracht, zal ik het beperkt houden. In de notitie is de conclusie getrokken dat er inderdaad geen juridische belemmeringen zijn. Uiteindelijk houdt de staatssecretaris dan alleen praktische bezwaren over. Het is de vraag of die bezwaren zo overtuigend zijn dat zij de juridische mogelijkheden moeten overschaduw.

Als wij de praktische bezwaren samenvatten, ontstaat het volgende beeld: geen oplossing voor het handhaafbaarheidsprobleem, uitvoeringseffecten en, bovendien, mogelijke gevolgen voor het gezinsherenigingsbeleid. De regering geeft niet aan welke waarde zij aan die bezwaren toekent en in hoeverre de belemmeringen onoverkomelijk zijn. Graag hoor ik van de staatssecretaris meer over de principiële afweging die uiteindelijk gemaakt moet worden, waarbij ook het karakter van de uitkering in aanmerking wordt genomen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: De staatssecretaris zal morgenochtend antwoorden.

De vergadering wordt van 16.10 uur tot 16.30 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Goedkeuring en uitvoering van het op 9 september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293) (25851).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Stroeken** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Het belang van de binnenvaart in het transport wordt in het beroepsgoederenvervoer steeds groter. Waterwegen bieden nog steeds een grote overcapaciteit voor het op milieuvriendelijke wijze vervoeren van goederen in Europa en op deze wijze meer goederen van de weg te halen. Daartoe zijn slechts beperkte investeringen noodzakelijk in vergelijking met andere investeringen zoals in wegen. Het slottraject van de goederen wordt vaak afgelegd in combinatie met de trein en daarna de vrachtauto, of alleen de vrachtauto, voor het fijnmazige transport; een op deze wijze zo milieuvriendelijk mogelijke combinatie. Hoofdtransportader voor Nederland vormt daarbij de Rijn, maar uiteraard niet alleen voor Nederland. Europese afstemming van regelgeving in de binnenvaart is daarom zeer wenselijk, mede om concurrentievervalsing te voorkomen. Voor een onverantwoorde gidslandfunctie ten koste van talloze binnenschippers voelt het CDA niets.

Het onderhavige verdrag regelt de afvalstroom in alle voor de binnenvaart openstaande vaarwegen in Nederland, Duitsland en België; in Zwitserland betreft het de Rijn vanaf Rheinfelden, en in Frankrijk de Rijn en een deel van de gekanaliseerde Mosel. Op onderdelen heeft het verdrag betrekking op de Noord-Franse kanalen en in Luxemburg op de Mosel. Het CDA onderschrijft de uitgangspunten van het verdrag, namelijk het verbod op lozing van afval, de vermindering van afvalproductie, het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt en het verminderen van concurrentievervalsing.

In de loop van de tijd zijn in Europa verschillende afvalprocedures ontstaan, voorzover ze al überhaupt bestonden. Het verdrag draagt dan ook noodzakelijkerwijze het karakter van een compromis. De leden van de CDA-fractie kunnen alleen daarom instemmen met de nogal omslachtige en weinig eigentijdse wijze van betaling van de kosten van inzameling en verwijdering van olie en vethoudend afval middels het systeem van indirecte financiering via een zegelsysteem. Het betreft een verwijderingsbijdrage waarbij per

hoeveelheid geleverde gasolie een opslag betaald wordt van 1 à 2 cent per liter verkochte gasolie. Ook met de overige regelingen met betrekking tot ladingafval en huishoudelijk afval kan het CDA instemmen. Wel zijn er enkele vragen en opmerkingen.

Het zegelsysteem ter voldoening van de opslag kan fraudegevoelig zijn. De leden van de CDA-fractie vragen de regering hier nauwlettend op toe te zien en indien een systeemwijziging haalbaar is deze op internationaal niveau ook aan te kaarten. De CDA-fractie verzoekt voorts om bij de jaarlijkse internationale evaluatie nauwlettend te bezien of er concurrentievervalsing optreedt door schepen vanuit landen die niet bij het verdrag zijn aangesloten. De CDA-fractie is verheugd te constateren dat de Europese Commissie te kennen heeft gegeven voorbereidingen te treffen om de EU tot verdragsluitende partij te maken. Hoe is de stand van zaken hierbij?

De CDA-fractie is bezorgd over de lastenverzwaring voor de Nederlandse binnenvaart van circa 7,25 mln. per jaar. De fractie gaat ervan uit dat de concurrentiepositie van de Nederlandse schepen daardoor niet of nauwelijks geschaad wordt. Waakzaamheid is echter geboden. Wat denkt de staatssecretaris daarvan en deelt de staatssecretaris de zorgen met betrekking tot de concurrentiepositie van de binnenvaart, ook bij deze maatregel? De CDA-fractie onderschrijft de wens van de schippers om differentiatie in de verwijderingsbijdrage mogelijk te maken, met name bij schepen waar maatregelen genomen zijn ter voorkoming van het ontstaan van afval. Ook overige aspecten van milieuvriendelijke bedrijfsvoering zou de CDA-fractie graag in het kortingssysteem betrokken zien. Wat is het standpunt van de staatssecretaris hierover?

De tamelijk gecompliceerde procedure van omzetting van het verdrag in de onderscheiden betalingen in de Wet verontreiniging oppervlaktewateren, de Wet milieubeheer en het Burgerlijk Wetboek – later om te zetten in het scheepsafvalstoffenbesluit – is onvermijdelijk. De CDA-fractie vraagt de staatssecretaris wanneer dit besluit aan de beide Kamers der Staten-Generaal zal worden voorgelegd.

Alles bij elkaar gezien, vindt de CDA-fractie dit een goede zaak, maar

## Stroeken

zij doet een dringende oproep om de binnenvaart waar mogelijk te ondersteunen en de concurrentiepositie niet aan te tasten, maar verder te versterken.



De heer **Van den Berg** (SGP):  
Mevrouw de voorzitter! Ik kan mij voorstellen dat de staatssecretaris gelet op de actuele situatie het hoofd op dit moment meer bij een ander zeer belangrijk onderdeel van haar portefeuille heeft, namelijk de veiligheid in verband met de wateroverlast in vooral het oosten en het noorden van het land. De berichten daarover zijn inderdaad zeer verontrustend. Wij moeten ons nu tot dit onderwerp beperken, dat iets minder tijdgebonden is, dat ook lang in voorbereiding is geweest, maar dat ook niettemin van groot belang is. De zorg voor de bescherming van het milieu is niet iets wat enkel in nationaal verband kan worden behartigd. Internationale samenwerking is in dit opzicht onmisbaar, zeker wanneer het gaat om grensoverschrijdende waterwegen en om scheepvaart. Wat die internationale dimensie betreft, staat mijn fractie dan ook positief tegenover het voorliggende wetsvoorstel, dat de goedkeuring en uitvoering regelt van het verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart. Het is breder dan alleen de Rijn en de takken van de Rijn, want het omvat alle binnenwateren. Ik wil uitdrukkelijk onze dank uitspreken voor de uitvoerige beantwoording van de inbreng van de SGP-fractie in de nota naar aanleiding van het verslag, waarin wij op zeer vele vragen uitvoerig en gedegen antwoord hebben gekregen. Niettemin rest nog een enkele vraag en wil ik graag nog een aantal kanttekeningen plaatsen.

Zoals bekend, wordt momenteel slechts een beperkt deel van de scheepsafvalstoffen daadwerkelijk ingezameld. Doordat het verdrag inzet op een ontkoppeling van afgifte van afvalstoffen en betaling, wordt de prikkel om zich op illegale wijze te ontdoen van afvalstoffen duidelijk verminderd en de afgifte van deze stoffen bevorderd. Dit is zonder meer positief te waarderen, maar mijn fractie vraagt zich af of dit punt niet verder uit te bouwen is door nog meer juist positieve prikkels op de

inlevering van de scheepsafvalstoffen in te bouwen. Ik denk daarbij aan een soort "statiegeldregeling". Het afval wordt vaak niet om financiële redenen, maar juist om tijdsredenen gedumpt. Een goede, snelle en adequate afgiftemogelijkheid is van groot belang, want dat spaart ook tijd. In dit verband wil mijn fractie ook nog eens het belang beklemtonen van adequaat werkende scheepsafvalontvangstinstallaties. Indien deze installaties niet snel, accuraat en servicegericht genoeg werken, zal de bereidheid voor de deelnemers aan de binnenvaartsector – bij wie het veel draait om tijd en snelheid – om daadwerkelijk hun afval in te leveren, niet zo groot zijn. Er moeten inderdaad verbodsbepalingen zijn om ongewenst gedrag tegen te gaan, maar daarnaast moet er alles worden gedaan om positieve prikkels in het beleid in te bouwen.

Een ander punt inzake de financiering van de verwijdering van afvalstoffen: mijn fractie vindt het een zwakke steen in het voorliggende verdrag, dat deze financiering gebaseerd is op basis van de gekochte hoeveelheid gasolie. Schepen die relatief weinig vervuilen en in dit verband reeds veel milieuvriendelijke maatregelen hebben genomen, betalen op deze wijze net zoveel voor de verwijdering van hun relatief kleine hoeveelheid afvalstoffen als die scheepseigenaren die vervuilende schepen in bedrijf houden en derhalve een grote hoeveelheid afvalstoffen inleveren. Op deze wijze wordt verminderen van de scheepsafvalstoffen niet gestimuleerd en doet het verdrag wel een erg sterk beroep op de onderlinge solidariteit van de deelnemers uit de binnenvaartsector. Wil de staatssecretaris blijven pogen in dit systeem veranderingen aan te brengen? Wij accepteren het nu, maar het is niet het meest optimale systeem dat men zich hier kan wensen. De heer Stroeken merkte dat ook reeds op.

Ik wijs ook op het onderscheid tussen de olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen en de huishoudelijke afvalstoffen en het klein chemisch afval. Die vallen qua financieringsmethodiek hier niet onder. Bestaande methoden blijven daarvoor gelden. In dit verband wordt in de memorie van toelichting gewezen op het milieuzorgsysteem voor de binnenvaart en wordt ook

het begrip certificering genoemd. Hoe staat het daarmee? Kan de staatssecretaris daarover mededelingen doen?

Voorzitter! Wat de juridische aspecten betreft, is het een buitengewoon ingewikkelde vertaalslag vanuit dit verdrag naar de nationale regelgeving; allereerst het onderscheid tussen publiekrechtelijke en privaatrechtelijke aspecten en vervolgens de vraag in welke publiekrechtelijke regeling dit wordt ondergebracht. Mijn fractie is van mening dat er een goed evenwicht is gevonden tussen publiek en privaat en dat de juiste inkadering heeft plaatsgevonden in respectievelijk de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de Wet milieubeheer. Met name de Wet verontreiniging oppervlaktewateren heeft hierdoor ineens wel een enorme uitbouw ondergaan voor dit relatief kleine onderwerp in het totaal van het waterkwaliteitsbeleid. Ik vind de WVO daarvoor echter wel het goede kader en ga met de juridische inpassing geheel akkoord.

Deze grotendeels positieve opmerkingen betekenen niet dat er geen kritiek mogelijk zou zijn, mevrouw de voorzitter. De regels van het verdrag betekenen niet in ieder opzicht een verbetering en zeker geen verscherping ten opzichte van de huidige regelgeving. Zo is het lozen van vervuild waswater onder de Nederlandse wetgeving in de huidige situatie geheel verboden op grond van de WVO; dit geldt ten aanzien van iedere stof. Het verdrag echter laat het lozen van waswater van 55 ladingsoorten wel toe. Het feit dat het Nederlandse openbaar ministerie, zoals de nota naar aanleiding van het verslag ook aangeeft, een sepotbeleid heeft ontwikkeld waarbij onder bepaalde voorwaarden niet wordt vervolgd bij lozingen van waswater, doet aan deze constatering niets af. Het Nederlandse verbod op het lozen van vervuild waswater is tenslotte niet voor niets ingesteld en wat dat betreft impliceert het verdrag een achteruitgang ten aanzien van de bestaande situatie. Het is spijtig dat de regering er niet in is geslaagd de verdragspartners te overtuigen dat een geheel lozingsverbod moet worden ingevoerd. Wil de regering in ieder geval toezeggen dat zij hiernaar blijft streven?

Bovendien ligt er ten aanzien van de verruiming van de lozingsmoge-

## Van den Berg

lijkheden ook nog een gevoelig punt met betrekking tot de handhaving. De veel ruimere toelating van lozing van soorten ladingresten zal moeilijker handhaafbaar zijn dan de beperkte lijst van slechts 15 stoffen, zoals die nu is opgenomen in de praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart. Deze pijnpunten zijn ook neergelegd in een op 18 februari 1997 aanvaarde motie van onze collega Poppe, ook hier aanwezig. Die zal daar zeker op terugkomen. Deelt de regering de mening van mijn fractie dat de handhaving op dit gebied, die toch al te wensen overliet, hierdoor nog verder onder druk komt te staan? Dat vind ik toch een moeilijk punt.

Verder zal het voorgestelde, nogal bureaucratische systeem van de verkoop en registratie van zegels extra handavingsinspanningen vereisen om fraude te voorkomen. De zegels moeten immers achtereenvolgens worden geproduceerd, verkocht, afgegeven en ten slotte door de bunkerbedrijven ongeldig worden gemaakt. Binnen dit traject moet fraude volledig worden uitgesloten en dat vereist een strikte handhaving en een zorgvuldig toezicht. Wij willen echter ook niet gaan in de richting van verdere bureaucratisering. Dat gevaar dreigt voortdurend. Dat zou voor de binnenvaart een slechte zaak zijn. Hier zit dus wel een knelpunt.

Mijn fractie blijft zorgen houden over de handhaving van de betreffende milieuregelgeving op het water. In andere discussies – ik denk aan de TCR-discussie – heeft ook onze fractie er voortdurend op gewezen dat die handhaving erg versnipperd is. Deze handhaving vindt nu plaats door verschillende overheden, waaronder Rijkswaterstaat, gemeentelijke havenbedrijven, Korps landelijke politiediensten, de rivierpolitie Rotterdam etc. Dit werkt niet erg efficiënt. Ook hier herhaal ik ons pleidooi om de handhaving ten aanzien van dit soort regelgeving te verbeteren door concentratie van deze taak bij slechts één of twee van deze diensten.

Ik heb ten slotte nog een vraag over de recreatievaart. Die valt wel onder het verdrag, maar is ten aanzien van een betekend aantal wezenlijke onderdelen – bijvoorbeeld de financiering – weer uitgesloten. Is dan wel ten aanzien van de recreatievaart een bevredigende oplossing gegarandeerd voor de

problematiek die erachter ligt? Hoe gaat dat dan? Dit punt verdient blijvend aandacht.

Voorzitter! De door mij naar voren gebrachte vragen en kritische opmerkingen nemen niet weg dat het verdrag als zodanig de instemming van de fractie van de SGP heeft.

□

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw de voorzitter! Naar de mening van de SP-fractie betekent dit verdrag een stap vooruit in het proces om te voorkomen dat het afval van de binnenvaart in het water valt, met name oliehoudende afvalresten en machinekamerafval. Het is belangrijk dat alle landen die zijn vertegenwoordigd in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart aan de totstandkoming van het verdrag hebben meegewerkt. Maar erg soepel is het kennelijk allemaal niet gegaan, getuige de nota naar aanleiding van het verslag.

Het verdrag laat voor veel ladingresten een keuze vrij om het waswater in de vaarweg te lozen of het af te geven met het oog op lozing in de riolering dan wel verwerking, zo stelt het kabinet. Dat is een merkwaardige keuze tussen gratis overboord zetten of tegen kosten laten verwerken. Mijn vraag aan de staatssecretaris is: waarvoor zal volgens haar in de meeste gevallen gekozen worden?

De verbetering zit in de verplichting tot het zorgvuldig nalossen, het bezem- of zuig schoonmaken van de ruimen en het administreren van het wel of niet nalossen. Deze maatregelen worden in Nederland, met name in de duwvaart, als sinds 1993 toegepast. Toch is het een vooruitgang, omdat het nu moet in het hele bovenstroomse gebied. Wij weten allen dat het water naar beneden stroomt en dat Nederland onderaan de stroom ligt. Het water komt dus toch weer hierlangs. Maar de gaten zijn nog groot als het gaat om lozing in het oppervlaktewater.

Daarmee kom ik bij het niet uitvoeren van de motie-Poppe (25000-XII, nr. 34). Daarin werd gevraagd om het handhaven van de praktijkrichtlijn ladingresten duwbakken, ook na de inwerkingtreding van dit verdrag. In 1993 is op voorzet van de Rotterdamse rivierpolitie een overeenkomst gesloten tussen alle bij de binnen-

vaart betrokken partijen: het CBRB, de EVO, de duwbakkenvereniging, de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam en Rijkswaterstaat. Die overeenkomst werd vastgelegd in de praktijkrichtlijn ladingresten duwbakken. En die behelst kort en goed dat ladingresten van duwbakken niet meer overboord gezet mogen worden, ook niet als spoelwater. Voor slechts een tiental stoffen in de categorie zand, grind en steen wordt een uitzondering gemaakt. De ondertekenaars van de overeenkomst vonden dat die richtlijn eigenlijk niet beperkt moest blijven tot duwbakken, maar zou moeten gelden voor alle binnenscheppen die droge bulk vervoeren. Letterlijk staat op pagina 1 van die richtlijn: "De richtlijn is zo opgesteld dat toepassing op de gehele binnenvaart mogelijk is. Daartoe is slecht een aanpassing van de definitie van "schip" nodig."

De Kamer heeft op 18 februari 1997 bij motie de regering verzocht deze richtlijn voor Nederland niet los te laten. De regering doet dat echter wel en voert de motie niet uit. En daarvoor zijn twee pagina's rechtvaardiging nodig in de memorie van toelichting. Men probeert recht te praten wat krom is. Ik moet zeggen dat de regering wel pogingen heeft ondernomen om de voorwaarden van de praktijkrichtlijn in het verdrag te krijgen. In de memorie van toelichting staat: "Het bleek niet mogelijk de verdragspartners er nu reeds van te overtuigen dat een algeheel lozingsverbod moet worden ingevoerd. De verdragspartners oordeelden dat het praktische verschil met de Nederlandse situatie naar alle waarschijnlijkheid slechts geringe hoeveelheden afval zou betreffen en dat het bedoelde als strikt beschouwd beleid een praktisch handelen zou belemmeren." Kortom, de Nederlandse onderhandelaars hebben het loodje gelegd en de andere landen vonden het praktisch handelen kennelijk belangrijker dan het milieu, dan de kwaliteit van het oppervlaktewater. Volgens het verdrag mogen er straks 134 stoffen met het spoelwater geloosd worden, toch een groot verschil met de 14 stoffen die wij in 1993 met alle partijen in de praktijkrichtlijn hebben vastgelegd. De verdediging van de regering is krom. In de memorie van toelichting staat dat de verdragsstaten ten aanzien van de genoemde 134

## Poppe

goederensoorten bovendien ook bevoegd zijn om in plaats van het toestaan van lozing van waswater de eis te stellen dat aanwezige voorzieningen voor lozing van het waswater op de riolering of voor bijzondere behandeling van het waswater daadwerkelijk worden gebruikt. De regering stelt dat het de bedoeling is om in Nederland dit laatste te bevorderen en zij beschouwt de motie-Poppe als ondersteuning van dit streven. Voorzitter! Daar ben ik helemaal niet blij mee. Mijn motie was niet bedoeld als ondersteuning, maar om uitgevoerd te worden. De motie kan ook uitgevoerd worden.

Nederland heeft de bevoegdheid om de eis te stellen – in plaats van het minder sterke “te bevorderen” – dat aanwezige voorzieningen daadwerkelijk worden gebruikt. Die voorzieningen zijn er ook. Zij zijn het gevolg van de uit 1993 daterende praktijkrichtlijn die onderschreven is door alle belanghebbenden. De nodige investeringen zijn gedaan en er zijn speciale schepen voor ingericht. Als dit niet in het verdrag opgenomen kon worden omdat andere landen dit niet wilden, heb ik de volgende vraag aan de staatssecretaris. Nederland heeft de bevoegdheid om te eisen dat aanwezige voorzieningen worden gebruikt in plaats van dit te bevorderen, maar waarom gebeurt dit niet? Op grond van de praktijkrichtlijn ladingresten is dit geregeld. Mijn motie was daar ook op gericht. Alle betrokkenen hebben hieraan meegewerkt. In het blad Handhaving, een uitgave van het ministerie van VROM, verklaarde de heer Veraart, verantwoordelijk beleidscoördinator van Verkeer en Waterstaat, vorig jaar dat het ministerie de uitvoering van de motie-Poppe niet kon uitvoeren, omdat het Nederland op basis van het verdrag niet is toegestaan om af te wijken van de internationale normen. Voorzitter! In de memorie van toelichting staat dat dit voor het waswater wel degelijk is toegestaan. Wie heeft er nu gelijk? De ambtenaar van Verkeer en Waterstaat of de regering? Kan de staatssecretaris hierover opheldering geven?

De verdragspartners hebben de bevoegdheid om te eisen dat aanwezige voorzieningen voor het afvoeren naar de wal of het behandelen van het afvalwater ook gebruikt worden. In welke verdragsstaten zijn die voorzieningen

aangebracht? Waarom wordt het verplichte gebruik daarvan niet vastgelegd? Ik denk dat die voorzieningen in andere landen ontbreken en daarom past Nederland zich aan. Wij willen juist dat de andere landen zich aan Nederland aanpassen. Nederland moet het goede voorbeeld geven. Mijn motie moet dus uitgevoerd worden en de richtlijn moet gehandhaafd worden.

Voorzitter! Het kabinet stelt in de memorie van toelichting dat de handhaafbaarheid van het convenant een probleem is en dat een overgang naar een voor alle partijen geldende wettelijke regeling een beter perspectief kan opleveren. Dat is een zeer interessant argument. In alle andere debatten waarin ik kritiek leverde op de convenanten, hielden de bewindslieden steeds vol dat convenanten prima werkten en dat een terughoudende opstelling van de overheid als wetgever gewenst is; kortom liberalisering. Kan de staatssecretaris aangeven waarom het kabinet bij dit convenant een beetje van zijn geloof is gevallen? Wat zijn daar overigens de consequenties van? Wil de regering een wettelijke regeling bevorderen? Als dat het geval is, is het zeer verwonderlijk dat een regeling die er al is nu terzijde wordt geschoven, namelijk de praktijkrichtlijn duwbakken. Ik heb er overigens geen moeite mee als de intentie van die richtlijn – het verantwoord verwerken van waswater – ook verwerkt wordt in een nieuwe ministeriële regeling binnen de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. Wat vindt de staatssecretaris daarvan? Daarmee kan goed worden ingespeeld op de ruimte die in het verdrag wordt geboden, namelijk dat iedere lidstaat de bevoegdheid heeft om strengere eisen te stellen als de voorzieningen er zijn.

Ten aanzien van de handhaafbaarheid wijs ik er nog op dat de rivierpolitie in het eerdergenoemde nummer van Handhaving zich ervoor hardmaakt dat de situatie die vanaf 1993 bestaat, wordt gehandhaafd na het inwerking treden van het verdrag. Het argument is dat de handhaafbaarheid bij de lozing van 14 stoffen niet in het geding is, maar wel bij 134 stoffen. In het laatste geval zien de handhavers door de bomen het bos niet meer.

Er is sprake van dat voor ons land het handhaven van de praktijkrichtlijn, sinds 1993 medeonderte-

kend door alle belanghebbenden, slecht is voor de concurrentiepositie van de Nederlandse binnenvaart. Dat is natuurlijk lariekoek. De Nederlandse binnenvaart is met een straatlengte voorsprong marktleider in Europa. Als wij het dus niet doen, wie dan wel? Bovendien is de praktijkrichtlijn al vijf jaar van kracht op grond van een overeenkomst met alle partijen. Er zijn de benodigde investeringen gedaan. Wij hoorden toen niemand over problemen met de concurrentiepositie.

Voorzitter! Als de motie-Poppe een steun in de rug is voor het streven van de regering, zoals zij stelt in de memorie van toelichting, vraag ik de staatssecretaris haar uit te voeren, is het niet naar de letter dan naar de geest: of via de Wet verontreiniging oppervlaktewateren of via handhaving op grond van de praktijkrichtlijn. Gebruik in ieder geval de bevoegdheid als verdragspartner om de eis te stellen dat aanwezige voorzieningen voor lozing van het waswater op de riolering of voor bijzondere behandeling van het waswater daadwerkelijk worden gebruikt. Wij hebben die voorzieningen, anders zou de praktijkrichtlijn niet al vijf jaar worden uitgevoerd. Het moet dan ook gemakkelijk zijn de motie in de praktijk uit te voeren. Ik zou in tweede termijn een motie in kunnen dienen waarin wordt voorgesteld de reeds ingediende motie uit te voeren, maar dat lijkt mij onzin. Ik neem aan dat de staatssecretaris zal zeggen dat de richtlijn wordt gehandhaafd. De internationale overeenkomst vormt daar geen belemmering voor. Natuurlijk zullen wij dat doen!

De **voorzitter**: Het woord is aan de heer Herrebrugh, die zijn maiden-speech zal houden.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Mevrouw de voorzitter! Het aan de orde zijnde wetsvoorstel spreekt de PvdA-fractie bijzonder aan. Aanname en verwerking na ratificatie van het gesloten verdrag door de regering zullen ertoe leiden dat voor de verzameling, de afgifte en de inzameling van afval in het stroomgebied van de Rijn een eenvormig systeem zal ontstaan. De eigenaar of exploitant van zowel de binnenvaartschepen als ladingbelanghebbenden moeten voor de inzameling verwijderingskosten aangeslagen

## Herrebrugh

worden. Het principe "de vervuiler betaalt" is ook hier van toepassing. Voor de financiering wordt een eenvoudige, indirecte en breed gedragen grondslag gehanteerd, zijnde een toeslag op de gasolieprijzen van 1 à 1,5 tot 2 cent per liter, met daarbij de mogelijkheid voor internationale verevening van de kosten van de dekking van de inzameling en de verwervingskosten.

De systematiek van betaling geeft wel aanleiding voor enkele opmerkingen. Er is gekozen voor een systeem van zegelbetalingen waarbij indirect, namelijk bij de aankoop van de gasolie, het benodigde aantal zegels afgedragen moet worden teneinde de zogenaamde bunker- verklaring te verkrijgen waarmee de accijnsvrijstelling kan worden veiliggesteld. Op zichzelf is dit een nogal ingewikkeld systeem, dat niet geheel gevrijwaard is van mogelijke frauduleuze handelingen. Ik heb in de nota naar aanleiding van het verslag gelezen dat zo'n systeem in deze tijd van moderne communicatie en verrekeningssystemen eigenlijk niet meer in overweging genomen zou moeten worden. Ik heb er begrip voor dat men internationaal met dit systeem gaat werken, omdat het met name is gekoppeld aan de accijns- vrijstellingen in het kader van de bunker- verklaringen. Ik vraag de regering om bij de evaluatie van het verdrag – ik heb gezien dat de Commissie daarop een aantal keren zal terugkomen – een andere methode van verrekening te bezien.

Dit klemmt des te meer omdat inmiddels in de afgelopen jaren binnen de Europese Unie de gedachtewisseling op gang is gekomen om vrijstellingen van belastingen, in dit geval ook van accijns, binnen het gebied van de Europese Unie te herzien. Het is niet geheel denkbeeldig dat ook binnen het Rijnvaartverdrag, beter bekend als de herziene Akte van Mannheim, tot een herziening van de belastingvrijstelling zal worden gekomen. Indien dat het geval is, lijkt het mij veel zinniger en aannemelijker om daarmee de kostentoeslag direct in de gasolieprijzen te verwerken, in plaats van te werken met dit toch redelijk archaische en ingewikkelde systeem.

Het wetsvoorstel is het product van wat wij wel eens het blauwe poldermodel noemen. Vele partijen zijn immers bij het overleg betrokken geweest, internationaal en nationaal.

Naast het Rijk waren dat de binnenvaart en de binnenvaart-organisaties, de vervoersorganisa- ties, het IPO, de VNG en de havenbeheerders. Juist tegen deze achtergrond van de samenwerking van de instanties en belanghebben- den op dit gebied, is het uitgangspunt "de vervuiler betaalt" naast een sectorbijdrage van 9 mln. per jaar in Nederland en een rijksbijdrage in de apparaatskosten van f 400.000 per jaar, te verantwoorden. Als wij praten over een poldermodel, of dat nu groen, blauw of rood is, past hierbij ook een bijdrage van de overheid in de dekking van de kosten.

Ter afsluiting maak ik nog een paar opmerkingen. De eerste opmerking gaat over wat wij wel eens noemen de twee gaten in het regelsysteem. Het verdrag is van toepassing op het stroomgebied van de Rijn, maar aan beide kanten zit in de verwerking een gat: aan de zee- kant en aan de oostkant. Met het gat aan de zee- kant bedoel ik dat dit systeem niet van toepassing is verklaard voor bunkering van zeeschepen. Ik begrijp dat de systematiek van de onderverdeling van de scheepvaart in binnen- en zeevaart daartoe aanleiding kan geven. Ik wijs er echter op dat met name in het kader van het vervallen van het beursplichtenregime er in toenemende mate door kleine zeeschepen – er wordt gesproken over de kruiplijncoasters – tot ver in het binnenland ook binnenlandse, dus binnen de binnenvaart verrichte diensten, worden aangenomen. Daar wordt dan ook noodzakelijkerwijs van bunkervoorzieningen gebruik gemaakt. Indien zeeschepen dat doen, ligt het toch wel in de rede om te veronderstellen dat zij ook een bijdrage leveren aan het inwerkings- systeem in de vorm van een kostenbijdrage van hun kant. Ik pleit ervoor om in een aantal gevallen eens te bezien of de uitwerking van dit systeem ook voor bunkeringen aan de kleinere scheepvaart van toepassing kan zijn. Ik wijs op een overleg dat op 2 november met de minister zal plaatsvinden in het kader van de nota over milieu en scheep- vaart. Daarin wordt deze problema- tiek met betrekking tot de zee- scheepvaart nadrukkelijk aan de orde gesteld. Ik neem mij voor om daarop terug te komen.

Het gat aan de oostkant kent een wat ander verhaal. Door de toegang

van de Donaulanden tot het Rijnvaartsysteem bestaat de mogelijkheid om afval af te geven, terwijl er geen sprake is van een bijdrageregeling. Dit geldt overigens niet alleen voor schepen die uit de Donaulanden zelf afkomstig zijn, maar ook voor schepen uit de verdragsstaten die in het kader van hun vervoersovereenkomsten vanuit het oosten het Rijnstroomgebied binnenkomen. Daarbij hebben zij de mogelijkheid om tegen lagere kosten – zij hoeven immers niet aan het zegelsysteem deel te nemen – hun bunkeringen te verrichten. Ik vraag de regering om bij het verdere overleg dat in de Commissie plaatsvindt nadrukkelijk te bekijken of er regelingen getroffen kunnen worden met de oostelijke staten, met name met de Donaulanden die niet in dit systeem participeren, opdat tot een bijdrageregeling kan worden gekomen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan een systeem van directe belastingen op basis van bijvoorbeeld bunkerinhoud of motorvermogen.

Binnen de EG is er een aantal samenwerkingsverbanden met Oost-Europese landen waarin ook de economische ontwikkeling van vervoersondernemingen is opgeno- men. Dat zou voor de regering aanleiding kunnen zijn om in dat kader ook een bijdrage te vragen in de kosten die met dit inzamelings- systeem samenhangen.

Het handhavingsbeleid moet hoge prioriteit hebben om te voorkomen dat mensen zich op een onjuiste manier ontdoen van vervuilende stoffen. Juist waar nu sprake is van een situatie waarin de exploitant afval zonder directe kosten kan afgeven – ik denk met name aan ernstig milieubedreigende afval- soorten, zoals olie- en vethoudende stoffen – moet een nonchalante houding, moet slecht gedrag zo snel mogelijk worden afgestraft. Met name in het Rotterdamse wordt overleg gevoerd om te komen tot een versterkt handhavingssysteem. Het beleid verdient een snelle verdere uitwerking.

De PvdA kan zeer wel leven met de in dit wetsvoorstel voorgenoemen maatregelen en werkt van harte mee aan de goedkeuring van het verdrag.

De **voorzitter**: Ik feliciteer de heer Herrebrugh met zijn maidenspeech.

## Herrebrugh

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

□

De heer **Luchtenveld** (VVD): Voorzitter! Graag feliciteer ik de heer Herrebrugh ook vanaf deze positie met zijn maidenspeech. Na de kabinetsformatie zijn wij tegelijkertijd in de Kamer gekomen, zij het dat ik al eerder lid van de Kamer was geweest. Het is aan zijn inbreng te merken dat hij een achtergrond in de scheepvaart heeft. Hij sprak alsof hij al jaren parlementariër was en zal zich hier waarschijnlijk snel thuis voelen.

De inhoudelijke bijdrage van de fractie van de VVD kan heel kort zijn. Wij zijn zeer verheugd over het voorliggende verdrag. Wij hechten groot belang aan de binnenvaart, waar het gelukkig weer goed gaat. In het verleden zijn er grote zorgen geweest, maar het economisch aandeel van de sector in het goederenvervoer neemt al tijden weer toe. Wij zijn er zeer tevreden over dat internationale milieumaatregelen tot stand komen. Er wordt een internationaal kader geschapen waardoor niet alleen de vervuiler-ontdoener meer betaalt, maar ook concurrentievervalsing wordt voorkomen. Dat staat bij ons bij het treffen van milieumaatregelen hoog in het vaandel. Misschien is de inzet van de regering niet op alle punten gehaald, maar het totaalresultaat beziend, concluderen wij dat er een heel verantwoord kader tot stand gekomen is, waarbinnen de binnenvaart goed kan functioneren met verantwoorde milieuregels. Wij stemmen van harte in met dit wetsvoorstel.

De vergadering wordt van 17.08 uur tot 17.20 uur geschorst.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! In de eerste plaats wens ik de heer Herrebrugh geluk met zijn maidenspeech en spreek ik, in ieder geval wat betreft dit beleidsterrein, de hoop uit op een zeer goede samenwerking in de komende jaren.

Ik ben er verheugd over dat de verschillende fracties zo positief op het verdrag hebben gereageerd en de intentie hebben uitgesproken om het verdrag goed te keuren. Het onderwerp is immers belangrijk

genoeg om met een zekere vaart te behandelen, althans voorzover het aan Nederland ligt. Het gaat om het wetsvoorstel Goedkeuring en uitvoering van het op 9 september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart. Dit verdrag is op initiatief van Nederland voorbereid door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg, waarin, behalve Luxemburg, alle bij het verdrag betrokken landen participeren. Kort na ondertekening van het verdrag is de Kamer uitgebreid geïnformeerd via een notitie; dat was in 1996. Doel van het verdrag is de bescherming van het milieu, de veiligheid en de gezondheid van de opvarenden en verkeersdeelnemers. Het verdrag zal gelden op alle West-Europese binnenvaartwegen. Met dit verdrag krijgen wij in de West-Europese binnenvaartlanden een uniform regime voor het omgaan met afval dat bij varen, laden en lossen ontstaat. Het verdrag betreft beleidsterreinen waarop zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als dat van VROM een rol speelt. Immers, zowel de milieuaspecten van het binnenvaarttransport als de inzameling van afvalstoffen en de financiering daarvan komen aan bod. Aangezien het verdrag ook privaatrechtelijke aspecten kent, is de minister van Justitie mede verantwoordelijk voor de goedkeuring en uitvoering. De minister van Buitenlandse Zaken is mede verantwoordelijk uit hoofde van het verdragenbeleid.

Regels voor het omgaan met afval uit de binnenvaart zijn voor ons land niet nieuw. Met organisaties uit het bedrijfsleven en enkele havenbedrijven zijn al vanaf 1989 afspraken gemaakt om te komen tot voorschriften en een financieringsstructuur waarbij niet alleen de vervoerder, maar juist ook de verlader wordt aangesproken. Dit is in 1991 uitgemond in een praktijkrichtlijn voor de tankvaart en in 1993 in een praktijkrichtlijn voor de duwvaart. In de praktijk was reeds de behoefte geconstateerd om tot een aanpassing van de wettelijke regels te komen. De bestaande voorschriften in het kader van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en de Wet milieubeheer waren niet specifiek toegesneden op de binnenvaart en ook niet goed

afgestemd op de milieubepalingen uit hoofdstuk 15 van het Rijnvaartpolitiereglement. Gezien het internationale karakter van de binnenvaart is ter gelegenheid van het sluiten van de convenanten afgesproken te streven naar internationale voorschriften. In de regels van het verdrag is veel van de Nederlandse praktijkrichtlijnen terug te vinden. De verdragsregels voor het afval van de lading zijn erop gericht om het ontstaan van afval zoveel mogelijk tegen te gaan. Ook is vastgelegd op welke wijze met eenmaal ontstane hoeveelheden afval en afvalwater moet worden omgegaan en wie daarvoor in de verschillende situaties verantwoordelijk is. Ook de verdragsbepalingen over het olie- en vethoudende scheepsafval liggen ten dele in het verlengde van het tot nu toe in Nederland geldende regime. Sinds 1993 functioneert in ons land voor het olie- en vethoudende machinekamerafval al een tussentijds systeem, waardoor de binnenvaart al op dit moment haar oliehoudende afval kan afgeven. De kosten hiervan worden grotendeels gedragen door de ministeries van Verkeer en Waterstaat en VROM gezamenlijk. De binnenvaartbranche betaalt een klein deel via een opslag op de havengelden. De stichting Scheepsafvalstoffen binnenvaart (SAB) speelt hierbij een financieel-organisatorische rol. Deze opzet kan voor een belangrijk deel worden voortgezet na inwerkingtreding van het verdrag, met dien verstande dat nu de binnenvaartbranche de kosten zal dragen. Daarbij kan de SAB gaan functioneren als een nationaal instituut dat conform het verdrag de indirecte financiering van de inzameling en verdere verwijdering gaat beheren, in samenwerking met zusterorganisaties in de andere verdragsstaten.

Het verdrag markeert vooruitgang in een proces dat in ons land al eerder is gestart en dat nu ook in internationaal verband op gang is gekomen. Gezien de belangrijke positie van de Nederlandse binnenvaart in Europa zijn uniforme regels van groot belang. Voor het milieu is de winst dat de vervuiling door de binnenvaart zal verminderen. Bij de uitwerking van de milieudoelstelling in voorschriften is rekening gehouden met de praktische mogelijkheden van de binnenvaartbranche en het bedrijfsleven dat hier verder bij betrokken is.

## J.M. de Vries

Aldus combineert het verdrag op een goede wijze milieu en economische aspecten.

Door de eenduidigheid van regels in alle bij de binnenvaart betrokken West-Europese landen is een belangrijke voorwaarde vervuld voor goede naleving van de regels in de praktijk. Een regeling op deze West-Europese schaal biedt ook de mogelijkheid om het principe "de vervuiler betaalt" in de praktijk te brengen, zonder de concurrentiepositie van havens of binnenvaart aan te tasten. Voor de waterkwaliteit is het van groot belang dat er verbeteringen te verwachten zijn in het ons omringende buitenland, waardoor ook het naar ons land stromende water schoner kan zijn.

Vanaf de ondertekening wordt door de zes deelnemende landen gewerkt aan wettelijke goedkeuring en de nationale uitwerking in deze landen. Het verdrag treedt pas in werking zodra het in al die landen is goedgekeurd. Inmiddels heeft Zwitserland de wettelijke procedures voltooid en de goedkeurings-oorkonde reeds in Straatsburg gedeponneerd. In de andere landen is de procedure in een min of meer vergevorderd stadium. Van Franse zijde is meegedeeld dat het benodigde presidentiële besluit is getekend. In Duitsland is het wetsvoorstel terzake aan de bondsdag aangeboden. De procedure is daar echter onderbroken vanwege de verkiezingen. Dat is daar gewoonte. Een deel van de procedure moet nu worden herhaald, waardoor het Duitse wetgevingsproces enige vertraging oploopt. In Luxemburg wordt geen probleem verwacht. In België kan het echter nog enige tijd duren. Niet alleen het federale parlement, maar ook elk van de drie gewestelijke parlementen moet zich hier namelijk over uitspreken. Het lijkt echter haalbaar dat de procedures in alle landen in de loop van volgend jaar worden afgerond, zodat het verdrag op 1 januari 2000 van kracht kan worden. Mijn voorganger, minister Jorritsma, heeft met name bij de Belgische collega op spoed aangedrongen, omdat de procedure daar vrij lang is.

De heer Stroeken heeft gevraagd hoe het staat met de toetreding van de EU bij het verdrag. De Europese Commissie heeft een jaar geleden gezegd toe te willen treden, maar onderzoekt dit nu nog. Toetreding op

een later tijdstip is mogelijk en zal ook worden toegejuicht. Tot nu toe is het evenwel bij woorden gebleven. Niettemin denk ik dat het van groot belang is dat ook de EU hier een aandeel in heeft.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb een vraag over het wetgevingsproces in de andere landen. In het verdrag staat dat elke lidstaat de eis kan stellen om bestaande voorzieningen te gebruiken in plaats van de keuzevrijheid tussen lozen of afgeven. Betekent dit dat als er in andere landen voorzieningen zijn, deze ook voorgeschreven worden? En gaat Nederland dat ook doen? Dat is ook het punt waarop ik in eerste termijn kritiek heb geleverd.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als je naar het verdrag kijkt, zie je dat de regelgeving voor de drie categorieën vrij helder is. Binnen het verdrag zijn er modaliteiten waardoor je tussen regimes kunt kiezen. Ik kom hier nog op terug naar aanleiding van de motie-Poppe. Andere landen hebben die mogelijkheid ook. De bewegingsvrijheid is niet groot, maar de landen hebben een zekere bewegingsvrijheid. Hoe een land daar nationaal mee omgaat, zal afhangen van het aantal voorzieningen dat het heeft en van de voorschriften die in de wetgeving van het desbetreffende land aan de orde gesteld worden.

De heer **Poppe** (SP): Het is niet zo dat ook afgesproken is dat als er voorzieningen mogelijk zijn – wij hebben hier zelf een voorbeeld van – die voorzieningen ook getroffen worden. Ik doel op een soort Marpol-verdrag, maar dan voor het zoete water.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het verdrag is daar redelijk helder over. Op een aantal plekken zijn er strikte verplichtingen. Als er voorzieningen zijn, kun je die gebruiken. De landen wordt echter een zekere tijd gegeven om die voorzieningen tot stand te brengen. Waar er ruimte is, kan men niettemin op nationaal niveau eigen beleid maken. Een en ander zal afhangen van de zienswijze van de desbetreffende parlementen. Het is niet zo dat waar er een zekere beleidsvrijheid is, weer voorgeschreven wordt hoe die beleidsvrijheid ingevuld moet worden.

Ter nadere uitwerking van de verdragsregels is een omvangrijke

AMvB, het scheepsafvalstoffenbesluit, in voorbereiding. De heer Stroeken heeft daar ook naar gevraagd. Naar verwachting zal een ontwerp van dit besluit in november kunnen worden gepubliceerd voor de formele inspraakronde. Ook wordt het ontwerp voorgelegd aan de Tweede Kamer en de Eerste Kamer. Als het goed is, ziet de Kamer dus volgende maand het ontwerpbesluit. Over de inhoud hiervan heeft uitvoerig overleg plaatsgevonden met organisaties van belanghebbenden. Niet alle bezwaren van die belanghebbenden konden worden weggenomen. Er blijven – dat is de realiteit – groeperingen die moeite hebben met extra regels of lasten die op hen afkomen.

Bij de uitwerking van de verdragsregels wordt veelvuldig teruggekoppeld naar de andere landen om ervoor te zorgen dat er, waar mogelijk, geen verschil in interpretatie optreedt. Intussen wordt ook volop gewerkt aan de voorbereiding van de voorlichting aan alle betrokkenen en de organisatie van de handhaving van de verdragsregels in alle toetredende staten.

Het verdrag onderstreept en ondersteunt dat de binnenvaart een zeer milieuvriendelijke vervoerswijze is en blijft. Het is verheugend te zien dat de sector zelf ook initiatieven neemt om het ontstaan van afvalstoffen aan boord zoveel mogelijk te beperken, getuige bijvoorbeeld de opzet van het scheepsmilieuplan dat een aanzet geeft tot milieuzorgsystemen voor binnenvaartschepen. Gezien het grote belang van Nederland bij het verdrag, vind ik het plezierig dat de goedkeuring en uitvoering thans aan de orde zijn in deze Kamer en waarschijnlijk door u positief beoordeeld zullen worden.

De heren Stroeken en Van den Berg zijn ingegaan op de concurrentiepositie van de binnenvaart. Het verdrag brengt inderdaad meer lasten met zich mee. Dat hoort bij het principe "de vervuiler betaalt". Ook andere transportmodaliteiten hebben overigens hun lasten en moeten daarvoor betalen. De binnenvaart is dus niet de enige die daarmee wordt belast. De kosten van ladingafval komen direct ten laste van degene die belang heeft bij de lading, de ladingbelanghebbende. De overige kosten zijn niet zodanig dat voor de effecten gevreesd moet worden. De maatregelen ter

## J.M. de Vries

vermindering van de hoeveelheden dragen ook bij tot het verminderen van de kosten. Het is ook een stimulans om te proberen de hoeveelheid afval te beperken om daarmee de kosten terug te brengen.

De heer Stroeken heeft verder een vraag gesteld over de concurrentievervalsing door schepen uit niet-verdragsstaten. Schepen van andere landen moeten zich in het verdragsgebied aan het verdrag houden. Zij kunnen niet zeggen: wij zijn geen partij, want wij komen niet uit deze landen en wij gaan onze eigen koers varen. Het is de bedoeling dat op den duur ook Oost-Europese landen gaan toetreden en dat het verdrag daarmee wordt uitgebreid.

De heer Van den Berg vroeg of op het punt van de indirecte financiering niet beter gekeken zou kunnen worden naar een wat positievere manier van statiegeld. Op zichzelf lijkt het invoeren van een financiële vergoeding ter positieve stimulering een interessante gedachte. Het invoeren daarvan gaat echter gepaard met een grote administratieve organisatie, die op zichzelf al het nodige aan kosten met zich mee brengt. Het zal ook duidelijk moeten zijn wie het statiegeld moet opbrengen en waarop dat statiegeld zou moeten rusten. Het is de vraag of een dergelijk stelsel wel uitvoerbaar zal zijn. Wij zijn dan ook gekomen met een indirecte financiering, gekoppeld aan de hoeveelheid brandstof. Het is de bedoeling om de productie van afval zoveel mogelijk te ontmoedigen. Daardoor is er in principe een regeling aangenomen dat minder vervuilende schepen een teruggave krijgen op die betaalde kosten. Het kan voor schepen – dat zullen bijvoorbeeld schepen zijn die voorzien zijn van een goede schroefasafdichting – dus interessant zijn om aan die eigen maatregelen te werken, want dat kan een beperking van hun kosten inhouden. Bovendien zal de werking van de regeling zorgvuldig worden gezien en zullen wij bekijken of nog verdere verbeteringen en positieve stimulanzen om kosten te beperken door zelf maatregelen te nemen, kunnen worden ingevoerd.

De heren Poppe en Van den Berg hebben gevraagd hoe de stand van zaken is met betrekking tot de inzamelvoorzieningen. Wat betreft het olie- en vethoudend scheepsafval

heeft de stichting Scheepsafvalstoffen binnenvaart met een aantal inzamelaars contracten gesloten om dit scheepsafval op 18 punten, verspreid over het hele land, in te zamelen. Het bestaande net van voorzieningen heeft een dergelijke omvang dat het in het algemeen als toereikend kan worden beschouwd.

Dan kom ik bij de voorzieningen voor afval van de lading. In alle 34 Nederlandse zeehavens zijn afvalinzamelaars actief. In de grotere zeehavens gaat het om meerdere inzamelaars. In Rotterdam zijn het er zelfs meer dan 20. Overigens wordt dat afval afgegeven op basis van directe betaling. Betaling zal echter niet meer door de schipper worden gedaan, maar door de ladingontvanger. Het netwerk voor chemicaliënhoudend waswater is wat minder omvangrijk, maar toch behoorlijk groot en doorgaans passend bij het aanbod. Het netwerk voor de inzameling van waswater met ladingresten van droge lading is echter veel beperkter, omdat er in de praktijk weinig waswater wordt aangeboden. Het wordt vaak illegaal in de vaarweg geloosd. In de grootste zeehavens zijn enkele bedrijven werkzaam die een inzamelvergunning hebben voor dit soort afvalwater. Daarnaast zijn er losplaatsen die voor bepaalde soorten waswater gebruikt kunnen worden, met name de bedrijfsriolering. Voor de inzameling van dit soort afvalwater moet dus nog een heel netwerk worden opgebouwd. Er zijn potentieel meer bedrijven die een inzamelvergunning voor waswater zouden kunnen aanvragen. Als door aanvaarding van dit verdrag – zeker als het per 1 januari 2000 ingaat – duidelijk is dat de behoefte aan de inzamelvoorzieningen stijgt, zal ook het voorzieningenniveau zich naar verwachting snel aan de behoefte aanpassen, omdat er dan ook een markt voor is.

De heer **Poppe** (SP): De staatssecretaris zegt dat er een aantal voorzieningen is voor de inzameling van waswater met ladingresten van droge lading in de grote havens in Nederland. Zij vindt echter dat dit netwerk uitgebreid moet worden. Nu is er een verplichting voor de afgifte van waswater met resten van alle stoffen minus 14 stoffen. In het verdrag wordt gesproken van een verruiming naar 134 stoffen en dat zal tot gevolg hebben dat de

bedrijven die nu inzamelen, zullen verdwijnen. Dat betekent geen uitbreiding. Er is dan eerst sprake van een inkrimping en dan moet er later weer opgebouwd worden. Dat lijkt mij onverstandig. Het lijkt mij verstandig om de praktijkrichtlijn – de 14 stoffen die wel geloosd mogen worden en de rest niet – te handhaven. Des te sneller zal er gebeuren wat de staatssecretaris wil, namelijk dat er ook in de andere havens voor andere schepen een inzamelnetwerk zal komen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het afzetten van die 14 stoffen tegen die 134 stoffen geeft een vertekend beeld. Bij de lijst van 134 stoffen zijn alle stoffen heel exact uitgesplitst. De 14 stoffen zijn veel grover uitgesplitst, waardoor het nu lijkt alsof het om een groot verschil in aantallen gaat. In de praktijk zullen die aantallen echter veel dichter bij elkaar liggen. In de huidige situatie beschikken de grote havens over installaties om dat water af te geven. Dat is elders in het land niet het geval. Dus nu is de praktijk dat veel schepen überhaupt niets doen. U maakt een karikatuur van de situatie, alsof er tot nu toe niets mocht en iedereen zich aan de regels hield, alsof het goed geregeld was. U doet het voorkomen of de verruiming door het sluiten van het verdrag de situatie in Nederland zal verslechteren. Dat is niet het geval. Ik zal daar straks bij de bespreking van uw motie nog op terugkomen. Er zal voor alle schepen, ook voor de schepen die bovenstrooms lozen, een veel beter systeem gelden. Volgens het verdrag krijgen wij ook beleidsruimte om op bepaalde punten een strenger systeem te hanteren dan in het verdrag is aangegeven. Dan kunnen wij schepen verplichten in bepaalde gevallen het waswater af te geven. Ik zeg hier eerlijk bij dat er op veel plaatsen onvoldoende voorzieningen zijn om dat waswater af te geven. Die voorzieningen zullen ook samen met de markt opgebouwd moeten worden. Dit alles zal niet zomaar gerealiseerd zijn.

De heer **Poppe** (SP): Ik maak bezwaar tegen de opmerking dat ik een karikatuur van de situatie maak. Ik heb mij serieus met de materie bezighouden. Wij hebben brieven ontvangen van de VOMS. Ik heb gesproken met vele handhavers in



## J.M. de Vries

het Rotterdamse gebied die meegewerkt hebben aan het tot stand brengen van de richtlijn op basis waarvan een beperkt aantal stoffen geloosd mag worden. Het kan zijn dat het, zoals de staatssecretaris zegt, in het ene geval om een cluster van 14 stoffen gaat terwijl de 134 stoffen meer uitgesplitst zijn, waardoor de aantallen in feite dichter bij elkaar liggen. Maar er is sprake van het verlaten van de strengere regels die wij nu hebben op basis van het convenant met alle branches. Dat is een slechte zaak, omdat degenen die zich hebben ingespannen om daar in de praktijk uitvoering aan te geven, nu de buitenboordkraan van hun schepen kunnen opendraaien, omdat daar geen droog brood meer mee te verdienen valt. De klacht van de handhavers is dat zij het niet meer kunnen overzien als het meer dan 14 stoffen zijn. Ook de VOMS vraagt om de motie uit te voeren en deze motie te zien als het begin van een verdere uitbreiding, zoals die in de praktijkrichtlijn ook voorziet. In de praktijkrichtlijn staat dat het voor alle schepen en niet alleen voor duwbakken moet zijn. Dat gaat nu ook gebeuren, maar de motie moet dan wel worden uitgevoerd. Je moet niet eerst iets weggoeien wat je al hebt.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Misschien heeft u het woord "karikatuur" verkeerd verstaan. Laat ik zeggen dat u een wat gechargeerd zwart-witbeeld geeft.

De heer **Poppe** (SP): Ik probeer het zo kleurig mogelijk te zeggen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat probeer ik ook, maar misschien kleuren wij af en toe niet samen.

De praktijkrichtlijn is op papier mooier dan in de praktijk. Wij moeten realistisch zijn. Uit de evaluatie is gebleken dat het aanvankelijke enthousiasme in de loop der tijd wat is verminderd. Wij hebben ook niet voor niets een sepotbeleid, omdat wij de handhaving moesten concentreren op de meest ernstige verontreiniging. Niettemin moeten wij wat wel goed werkt, zoveel mogelijk doen. Wij hebben met dit verdrag de keuze gemaakt om in het hele binnenvaartgebied met elkaar in een opbouwende fase met alle landen en alle schepen die daar varen, een goed regime op te zetten. De meeste

dingen worden daardoor aanmerkelijk beter, maar we hebben hier en daar ook wat water in de wijn gedaan. We moeten naar een overall beeld toegaan. Daarbij moet je bereid zijn om dat wat je op papier in eigen land fantastisch had geregeld maar wat in de praktijk minder mooi was, in het kader van de goede zaak te temporiseren. Je kunt er dan daarna weer mee verdergaan.

Voorzitter! De heren Herrebrugh, Van den Berg en Poppe hebben gevraagd of de handhaving bij de ruimere lozingsmogelijkheden niet onder druk zal komen te staan. Het verdrag biedt meer dan een verruiming van de lozingsmogelijkheden. Het verdrag bevat ook regels over het laden en lossen, het nalossen en wassen van laadruimten en waar nodig de afgifte van het waswater aan een inzamelaar. Als sluitstuk van de voorschriften is de schriftelijke losverklaring verplicht. Tot nu toe gelden weliswaar vergelijkbare regels in het kader van de Nederlandse praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart, maar die regels richten zich slechts op bedrijven die zijn aangesloten bij een aantal Nederlandse overkoepelende organisaties. Zij betreffen slechts de duwvaart en gelden slechts in de havengebieden van Amsterdam en Rotterdam. Zij zijn naar hun aard ook niet erg goed handhaafbaar omdat het om convenanten en niet om wettelijke voorschriften gaat. Hierdoor ontbreken wettelijke handhavingsbevoegdheden. Een beknopte evaluatie van die praktijkrichtlijn heeft dan ook uitgewezen dat de naleving ervan niet bepaald perfect is. Ik heb dat zonet ook al tegen de heer Poppe gezegd. Algemeen gezien gaan we er qua handhaafbaarheid van de voorschriften met dit verdrag op vooruit. Dit verdrag wordt immers omgezet in wettelijke voorschriften die gelden voor alle Nederlandse vaarwegen, in alle havens en ook voor buitenlandse schepen.

De vraag is gesteld of die handhaving niet verbeterd kan worden door concentratie bij een of twee diensten. Het concentreren bij een of twee diensten is een ingrijpende maatregel die waarschijnlijk weer allerlei nieuwe vragen over inzet, overheveling van menskracht en afbakening van bevoegdheden zal oproepen. Het lijkt me dat we het eerst maar eens

moeten proberen met minder vergaande maatregelen. Het opzetten van een goede handhaving van het scheepsafvalstoffenbesluit is door het landelijk contact van de commissie Milieuhandhaving tot pilotproject aangewezen. Met steun van die zijde wordt nu, in samenwerking tussen handhavers van de betrokken diensten, een handhavingplan voorbereid. Al eerder is men het eens geworden over een systeem voor uitwisseling van handhavinggegevens inzake de binnenvaart. Ik zou deze ontwikkeling niet willen doorkruisen door de zaken organisatorisch helemaal over te doen.

De heren Stroeken, Herrebrugh en Van den Berg hebben gevraagd waarom is gekozen voor het systeem van zegels, terwijl het met de moderne technologie zoveel mooier, duidelijker en sneller gedaan zou kunnen worden. Het had niet de voorkeur van Nederland. Men moet zich echter realiseren dat in een aantal ons omringende landen zegels nog een belangrijk item in het openbaar verkeer zijn. Je haalt zegels op paspoorten, krantenadvertenties en dergelijke. Omdat je het met elkaar doet, is de consensus geweest het met zegels te doen. Bij de evaluatie moet bekeken worden of wij naar een moderner en beter systeem over kunnen gaan dan het systeem met zegels.

Een andere vraag was of er een extra handhavingsinspanning noodzakelijk is voor dat systeem. De productie en distributie van de zegels zijn gecentraliseerd. Hierbij zijn naast de drukkerij alleen de nationale instituten betrokken. In deze instituten is de scheepvaartbranche, die als geheel niet gebaat is bij fraude, vertegenwoordigd. De verwijderingsbijdrage die met de zegels moet worden betaald, beslaat slechts een beperkt deel van de totale brandstofkosten. Frauderen betekent al gauw heel veel risico voor een niet zo fantastische opbrengst. De fraudemogelijkheden lijken mij dan ook beperkt. Ik geef echter toe dat het zegelsysteem niet onze eerste keuze was.

De heer Van den Berg heeft een vraag gesteld over de recreatievaart. Voor de recreatievaart zijn wij nu met andere middelen bezig. In samenwerking met de branche worden inzamelstations voor olie, afval en huishoudelijk afval opgericht. Ook wordt gewerkt aan voorzieningen aan boord van de schepen. Heel veel

## J.M. de Vries

recreatiehavens werken nu aan mogelijkheden om het afval van recreatieschepen in te zamelen. Het is een apart traject waar hard aan gewerkt wordt.

Gevraagd is waarom met de invoering van het verdrag meer lozingen worden toegestaan dan thans in Nederland zijn toegestaan op grond van de Wet verontreiniging oppervlaktewateren en wat de gevolgen zijn van de nadelige kwaliteit. Volgens de WVO mogen op dit moment geen stoffen geloosd worden vanaf schepen. Dat is de wet, maar zoals wij weten, stemt dit niet overeen met de praktijk. In aansluiting daarop is de praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart al gewerkt met een sepotbeleid in een deel van het land. Van overheidswege zijn een verdere verruiming en een definitieve lijst toegezegd, zo mogelijk in internationaal verband. Daarvoor is dit verdrag bedoeld. Het was geen gelukkige zaak.

In het verdrag wordt gewerkt met een tamelijk gedetailleerde stoffenlijst waarin per stof of groep van stoffen is aangegeven hoe, of en, zo ja, onder welke omstandigheden het waswater van het schip geloosd mag worden. Om niet onnodig veel verboden te creëren, is het zo gedetailleerd mogelijk gedaan. Zeker is dat echt gevaarlijke stoffen zoals waswater van vloeibare chemicaliën en alle oliehoudende producten niet geloosd mogen worden. Het belangrijkste verschil doet zich voor bij de vaste minerale brandstoffen, zoals kolen, waarbij lozing van spoelwater uit een bezemschoon ruim wel wordt toegestaan. Het bleek niet mogelijk de verdragspartners ervan te overtuigen dat een algeheel lozingsverbod nu al moest worden ingevoerd. Ik meen dat door de basiseis dat slechts waswater mag worden geloosd dat afkomstig is uit bezemschone laadruimten, ook in dit opzicht een verantwoord resultaat is bereikt. Overigens zijn alle verdragspartners het erover eens dat de in te voeren lijst een begin is en dat in de loop van de tijd aanscherpingen zeker gewenst zullen zijn.

Omdat tot nu toe in de bovenstroomse landen vrijwel geen lozingsverboden gelden, is er over het geheel genomen zeker sprake van een verbetering van het naar Nederland toestromende oppervlaktewater. Gesteld mag dan ook worden dat het netto resultaat zeker goed is voor ons land. Bovendien

zullen wij zodra er voldoende afgiftemogelijkheden zijn, de regels daadwerkelijk kunnen aanscherpen. Daarbij zal overigens naast het milieubelang ook het belang van de binnenvaart in de gaten moeten worden gehouden, want ook de kosten zijn belangrijk voor deze branche.

Ik kom nu op de motie van de heer Poppe. In aansluiting op het debat over de binnenvaart 1996 heeft de Kamer de motie-Poppe aangenomen. Daarin wordt gevraagd in Nederland de bestaande conventanten te continueren en daarmee scherpere regels te hanteren voor de lozing van afvalstoffen dan in het verdrag zijn opgenomen. Ik heb begrip voor hetgeen in de motie is gevraagd, namelijk zomin mogelijk vervuiling veroorzaken door strenger te zijn dan het verdrag vraagt. Ik kan de motie echter niet naar de letter uitvoeren; ik kan haar slechts naar de geest uitvoeren. Ik ben bang dat de heer Poppe dat misschien niet voldoende vindt. Het verdrag laat op zichzelf geen ruimte om eenzijdig de regels strenger te maken. Wel zal in gevallen waarin er volgens de stoffenlijst van het verdrag keuzen zijn, bijvoorbeeld een keuze tussen lozing in de vaarweg enerzijds en afgifte van een ontvangstvoorziening anderzijds, een zo streng mogelijk regime worden aangehouden. Dit regime houdt in dat de bestaande ontvangstvoorzieningen moeten worden benut en dat ze ook moeten worden uitgebouwd. Als ze er niet zijn, heeft het natuurlijk weinig zin. De uitbouw van het net van ontvangstvoorzieningen is ook in ons land niet van de ene op de andere dag te realiseren.

De heer **Poppe** (SP): Ik begrijp er echt niets meer van, maar dat zal wel aan mij liggen. De staatssecretaris schrijft: "Bovendien zijn de verdragsstaten ten aanzien van de genoemde 134 goederensoorten ook bevoegd om in plaats van het toestaan van lozing van waswater de eis te stellen dat aanwezige voorzieningen voor lozing van het waswater op de riolering of voor bijzondere behandeling van het waswater daadwerkelijk worden gebruikt." Dat betekent dat er binnen het verdrag alle ruimte is om de actuele Nederlandse situatie ten aanzien van die 14 stoffen te handhaven. Het zijn 14 zeer helder omschreven stoffen. Nu zegt de staatssecretaris dat zij de

motie niet kan uitvoeren, maar dat kan zij wel. Andere lidstaten kunnen dat ook doen, maar dan moeten zij wel de voorzieningen hebben en ik vermoed dat dit nogal lastig voor ze is. Waarom zegt de staatssecretaris niet dat wij ten aanzien van die 134 stoffen kunnen eisen dat ze, waar mogelijk, verplicht worden afgegeven? Dat is bij de duwbakken mogelijk. Aangezien er in Nederland veel bulktransport in duwbakken is, zou het een stap in de goede richting zijn om dat te handhaven en op termijn uit te breiden naar andere schepen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Hetgeen in de conventanten is afgesproken, is natuurlijk zeer gewenst, maar het werkte in de praktijk toch niet zo goed. Dat heeft de evaluatie tenminste uitgewezen. Wij moeten reëel zijn. Waar wij een keuze kunnen maken tussen lozen in het water of afgeven aan een ontvangstinstallatie, zullen wij dat doen. Ik heb die lijst van die 14 en die 134 stoffen niet voor mij en ook niet precies de uitsplitsing wat bij welke stof wel en niet mag. De heer Poppe moet zich realiseren dat het aantal ontvangstinstallaties nog zeer beperkt is. Wij zullen aan een behoorlijke uitbouw moeten werken. Die ontvangstinstallaties zullen servicegericht op een plaats moeten zijn waar die schepen er ook wat aan hebben. Het is niet alleen de duwvaart in Rotterdam, de binnenvaart gaat over heel Nederland. Als het reëel is om strengere eisen te stellen en als wij de service en de ontvangstinstallatie kunnen bieden, zullen wij dat doen. Wij kunnen niet eisen dat al die 134 stoffen worden afgegeven, want daar hebben wij de installaties niet voor. Dat is geen realiteit. Ik kom de heer Poppe dus waar mogelijk tegemoet. Wij zullen met de andere landen proberen om steeds verder te gaan. Het zou natuurlijk het mooiste zijn als er überhaupt nooit meer iets in het water kwam. Dat is de meest aantrekkelijke optie. Vanuit het oogpunt van de waterkwaliteit is dat zeker het meest gewenst. Het probleem is dat men het gewoon in Duitsland, waar men iets minder streng is, overboord gooit als het te lang duurt of als de installaties niet aanwezig zijn. Dat is precies wat wij niet willen. Dan helpt het niet.

De heer **Poppe** (SP): De staatssecre-

## J.M. de Vries

taris weet veel van onderwijs, maar iets minder van schepen. Dat neem ik haar niet kwalijk, hoor. Het hoeft van mij ook niet. Wij kunnen elkaar misschien een handje helpen. Duwbakken varen als het om bulk gaat veel op grote havens, want in kanaaltjes krijg je die krengen zo moeilijk door de bocht, zeker als er vier aan elkaar gekoppeld zijn. Die praktijkrichtlijn is begin jaren negentig door de rivierpolitie ontwikkeld. De rivierpolitie had grote problemen met alles wat overboord ging en die heeft toen de club bij elkaar gehaald. Uiteindelijk is er in 1993 een convenant getekend. Dat is niet voor niets gebeurd. Dat is gebeurd omdat men zag dat er rotzooi overboord ging, terwijl het niet hoefde. Er is overeenstemming gekomen. Er zijn voorzieningen getroffen. Er zijn bedrijfjes gekomen die met borstelwagentjes naar het schip toe gaan en het schoonspelen. Dat gebeurt al in Nederland, want zij moeten hier geladen worden.

De **voorzitter**: En nu komt u toe aan u de eigenlijke interruptie.

De heer **Poppe** (SP): De staatssecretaris is niet goed geïnformeerd. Zij zegt dat het in de praktijk niet goed werkt. Er rijden wel eens mensen door rood licht, maar daarom doen wij alle rode lampjes nog niet weg. Ik zeg: de voorzieningen zijn er. Het heeft gewerkt en waar het niet goed werkt, moet er strenger worden opgetreden. Het zal zeker gaan gebeuren bij uitbreiding. Het is dan een stimulans om het beter te gaan doen. Schaf het niet af en handhaaf de richtlijnen duwbakken. Het kan op basis van de ruimte die elke verdragsstaat heeft om voorzieningen te eisen in plaats van lozing van die 134 stoffen toe te staan.

De **voorzitter**: Maak nu geen misbruik van mijn goedwillendheid.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als wij binnen het verdrag de ruimte hebben om strenger op te treden, zullen wij dat doen. Wij zullen de maximale ruimte nemen dat datgene wat niet in het water terecht mag komen, er ook niet in terecht komt. Met andere woorden: niet lozen. Misschien heb ik het dubbelzinnig verteld en heb ik niet alle mispen en maren vermeld. Als ik de realiteit had verteld, was de heer Poppe

misschien voor 100% tevreden geweest. Ik heb aangegeven dat het in de praktijk iets minder mooi was dan het wellicht op papier leek. Het aantal voorzieningen over geheel Nederland valt tegen. Als wij in het kader van het verdrag de mogelijkheid hebben om de goede regelgeving die wij in Nederland hebben, te handhaven, dan zullen wij dat doen.

De heer Herrebrugh heeft een vraag gesteld over de zegels en de eventuele afschaffing van de accijns.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): De vraag was tweëerlei. In de eerste plaats heb ik gevraagd naar eventuele maatregelen om schepen die vanuit het gat aan de oostkant naar binnen komen, toch een belasting op te leggen voor de financiering van en de deelname aan het systeem. Ik heb gehoord dat er binnen de EU gedacht wordt aan een wijziging van de accijnsvrijstellingen in het vaargebied van de Akte van Mannheim. In beide gevallen is het systeem van de zegelafgifte aan de orde.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik weet niet direct het antwoord over Oost-Europa. In mijn inleiding heb ik gezegd dat wij zo snel mogelijk zullen pogen ook de Oost-Europese landen als verdragspartners erbij te betrekken. Schepen uit andere landen die in ons gebied varen, moeten zich aan onze regelgeving houden. Er is daar een zekere dekking.

De afschaffing van de accijns-vrijstelling en de kosten opnemen in de prijs van de gasolie is mogelijk, maar het bezwaar is dat het de prikkel tot het verminderen van afval weer wegneemt. Schepen met een milieuvriendelijke schroefasafdichting kunnen 25% van de kosten terugkrijgen. Het is interessant voor de binnenvaart bepaalde maatregelen te nemen. Stop je het integraal in de accijns, dan is het onderscheid weg en dus ook de stimulans om er zelf iets aan te doen. Bij de evaluatie van het systeem zal daarop worden gelet.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dit begrijp ik niet. Het systeem is erop gebaseerd om de directe link tussen betalen en afgifte van afval te verbreken. Door een toeslagsysteem kan er in wezen "gratis" afval afgegeven worden. Het maakt in principe niet uit of je dat doet via het

systeem van de zegelafgifte of via het systeem van een indirecte toeslag, bijvoorbeeld in de accijnsverwerking.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Als het via de accijnsverwerking gebeurt, is het niet meer zichtbaar. Je betaalt dan één bedrag voor de olie en het recht op afgifte. Het is dan niet meer interessant om daarna nog je best te doen om geen afval te hebben. Ik ga voorbij aan de vraag of die zegels een gelukkige gedachte vormen, maar via dat systeem maak je zichtbaar dat iemand voor afval moet betalen en dat het interessant is om ervoor te zorgen dat minder afval wordt geproduceerd. Daarom moet je voorzichtig zijn om dit in de sfeer van de accijnzen op te nemen. Anders krijg je zoiets van: het is betaald en of ik er wel of niet iets aan doe, is niet meer interessant.

Dan is gesproken over het gat van de zeevaart. Zeeschepen kunnen hun afval niet gratis afgeven. Dat kunnen binnenvaartschepen die slechts beperkt op zee varen wel. Daardoor is het gat beperkt. Voor zeeschepen komt er een Europese richtlijn om te voorkomen dat er ongelijke situaties ontstaan tussen de havens van bijvoorbeeld Antwerpen en Rotterdam.

Dan kom ik nog even terug op het gat aan de oostkant. Het bunkeren in het oosten is op dit moment nog veel duurder dan in het verdragsgebied. Wij zullen ons best doen ertoe bij te dragen dat de Oost-Europese landen toetreden. Als er problemen komen, zullen die bij de evaluatie betrokken worden.

De heer Luchtenveld heeft geen specifieke vragen gesteld. Niettemin stel ik zijn steun voor dit voorstel op prijs.

□

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw de voorzitter! Ik ben tevreden over de inzet van de staatssecretaris, maar ik ben niet tevreden over een aantal kleine dingen daarbinnen. Zij begrijpt waarover ik het heb. Er mogen nu 14 stoffen geloosd worden. Dat zijn bentoniet (een kleisoort), cement, chamotte (ook een kleisoort), het afval van granietblokken, grind (mits het een primaire bouwstof is die niet ergens voor is gebruikt), hoogovenslakken (mits gecertificeerd voor waterbouwtoepassingen), kwarts, mijnsteen (mits gecertificeerd voor

## Poppe

waterbouwtoepassingen), mulcoa, afval van piekijzer, schoongemaakte grond (mits deze voldoet aan de streefwaarde bodem), stortsteen, veldspaat en zand (mits dit een primaire stof is). Alle andere moeten afgeleverd worden.

De **voorzitter**: Hebt u dit niet al in de schriftelijke behandeling aan de orde gesteld?

De heer **Poppe** (SP): Nee.

Voorzitter! Dat is niet de situatie die nu komt. Nu mogen er 134 stoffen, afval van goederensoorten, overboord. Nederland heeft de mogelijkheid om te zeggen: nee, wij handhaven de huidige situatie, want wij hebben voorzieningen. Als het niet goed gaat met de handhaving van de richtlijn, moet de richtlijn verbeterd worden. Wij schaffen die niet af als het niet goed gaat, lijkt mij. Iedereen wil het ook. De handhavers willen graag dat de praktijkrichtlijn toegepast blijft worden. Het verdrag staat dat toe. Wat in mijn motie staat, is meer dan een ondersteuning van het beleid van de regering. Het is werkelijk handhaven wat wij hebben op dit gebied. De staatssecretaris heeft gezegd: waar wij de ruimte hebben om strenger op te treden, doen wij dat. Daaruit leid ik af dat zij de motie gewoon kan uitvoeren. Mijn vraag is: doet zij dat?

Mevrouw de voorzitter! Het gaat erom dat de handhavers die zelf gewerkt hebben aan deze overeenkomst die wij in Nederland hebben voor duwbakken, niet gefrustreerd raken omdat hun werk na vijf jaar praktijkervaring weggegooid wordt.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Mevrouw de voorzitter! Wij kunnen hier nog heel lang over praten. De technische kennis van de heer Poppe op dit gebied is aanmerkelijk groter dan de mijne. Ik handhaaf wat ik heb gezegd. Ik voer de motie naar de geest uit en dat zal ik steeds blijven doen. Of ik ook na de technische verhandeling van de heer Poppe de motie exact naar de letter uitvoer, is iets waar ik mij niet aan bind.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Op een nader te bepalen tijdstip zal over dit wets-

voorstel worden gestemd. Omdat het hier om een verdrag gaat, lijkt mij dat de juiste gang van zaken.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Over de verder te volgen werkwijze moet ik nog even goed nadenken. Mogelijk kom ik met het verzoek de beraadslaging te heropenen zodat ik een motie kan indienen. Is mijn conclusie juist dat dit verdrag door middel van wetgeving moet worden geïmplementeerd?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het afvalstoffenbesluit waarin de lijst is opgenomen, zal de Kamer in november worden voorgelegd. Dat heb ik al eerder, in antwoord op een vraag van de heer Stroeken, aangegeven. Deze gedetailleerde lijst zal in november aan inspraak worden onderworpen en vervolgens aan de Eerste en Tweede Kamer worden toegezonden.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw de voorzitter! Ik zal later nagaan op welk moment en op welke manier ik hierop terugkom.

De **voorzitter**: Dat zullen wij te zijner tijd wel merken, mijnheer Poppe.

Sluiting 18.04 uur

□

### Lijst van ingekomen stukken, met de door de voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. vier brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van 27 oktober 1998 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 25175, 25872 (R1606), 26200-I en 26200-II, heeft aangenomen.

De voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

2. de volgende brieven:

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en van Defensie, over de stand van zaken rond de implementatie van de verificatiemissies van de NAVO en de OVSE (22181, nr. 217);

een, van de ministers van Justitie en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en de staatssecre-

taris van Justitie, ten geleide van het verslag van de JBZ-Raad van 24 september 1998 alsmede de geagendeerde documenten die niet eerder in het Nederlands konden worden toegezonden (23490, nr. 107);

een, van de staatssecretaris van Defensie, over het project luchtverdedigings- en commandofregatten van de "De Zeven Provinciën"-klasse (25800, nr. 5);

een, van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, ten geleide van de analyse van de door LTO Nederland opgestelde inventarisatie "Knelgevallen Wet herstructurering varkenshouderij en Besluit hardheidsgevallen" (25448, nr. 7);

een, van de staatssecretaris van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over BSE op een bedrijf in Heeten, provincie Overijssel (24668, nr. 23);

een, van de Algemene Rekenkamer, ten geleide van het rapport "Groecijfers Schiphol" (26265).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

3. een brief van de minister van Justitie, houdende intrekking van het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de rechterlijke organisatie, het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering, het Wetboek van Strafvordering en andere wetten in verband met de integratie van kantongerechten en de arrondissementrechtbanken (tweede fase herziening rechterlijke organisatie) (24651, nr. 8).

De voorzitter stelt voor, deze brief voor kennisgeving aan te nemen;

4. de volgende brieven:

een, van de minister-president, minister van Algemene Zaken, ten geleide van de notitie "De effectiviteit van de voorlichtingscampagnes in 1996, verder op weg naar professionalisering";

een, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, ten geleide van de regeringsreactie op het Raadsadvies cultuurnotaprocedure;

een, van de minister van Financiën, inzake de maandelijks publicatie van het EMU-saldo;

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, ten geleide van het BOSOM-draaiboek (bodemsanering);