

## Voorzitter

overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

In stemming komt de motie-Vos (28114, nr. 8).

De **voorzitter**: Ik constateer dat de aanwezige leden van de fracties van de SP, GroenLinks, de PvdA en de Groep Lazrak voor deze motie hebben gestemd en die van de overige fracties ertegen, zodat zij is verworpen.

Ik stel voor om volgende week na ontvangst van deel 3a te stemmen over de gewijzigde PKB.

Daartoe wordt besloten.

---

Aan de orde is de **stemming** over een motie, ingediend bij de behandeling van **de begroting van Verkeer en Waterstaat**, te weten:

- de motie Van der Staaij c.s. over versnelde uitvoering van belangrijke vaarwegprojecten (29800-XII, nr. 34).

(Zie vergadering van 24 november 2004.)

De **voorzitter**: Ik constateer dat deze motie met algemene stemmen is aangenomen.

De vergadering wordt van 14.50 uur tot 15.00 uur geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet verontreiniging zeewater en de Scheepvaartverkeerswet in verband met de instelling van de Nederlandse exclusieve economische zone en enkele andere onderwerpen (28984).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie constateert met instemming dat de regering werk maakt van de aanbevelingen van het rapport van de Rekenkamer uit 2001 met de titel "Milieuvervuiling door zeeschepen". De rampen met de olietankers Erica voor de kust van Bretagne en de Prestige voor de Spaanse kust hebben duidelijk

gemaakt dat de overheid op dit punt niet laks mag zijn. Het is dan ook goed dat de rechtsmacht van Nederland wordt uitgebreid, dat toezicht, handhaving en opsporing door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het Functioneel Parket gericht plaatsvinden en dat er een wettelijke regeling in werking is getreden voor de havenontvangstinstallaties voor scheepsafval.

De CDA-fractie stemt dan ook in met de voorgestelde uitbreiding van de rechtsmacht van Nederland als kuststaat en havenstaat, mede met het doel de naleving te bevorderen van internationaal vastgestelde eisen en voorschriften binnen de Exclusieve Economische Zone, de EEZ. Deze uitbreiding van bevoegdheden kan bijdragen aan de bescherming van de Noordzee en daarmee van de economische en ecologische belangen van Nederland. Wij onderstrepen nogmaals het belang van een gezamenlijke Europese benadering en uniformiteit in de aanpak van vervuiling door zeeschepen.

Onze fractie wil graag nadere opheldering van de minister over de reikwijdte van de rechtsmacht van Nederland als het gaat om de handhaving van verboden lozingen en dumpingen buiten de EEZ, dus op volle zee. Dat is het verbod op basis van artikel 5 van de WVVS. Nederland kan ieder schip dat waar dan ook olie of afval heeft geloosd op basis van onze wetgeving vervolgen, mits het zich vrijwillig in een van onze havens bevindt. De Raad van State waarschuwde in dit kader voor universele normstelling. Kunnen we straks echt ieder schip vervolgen dat waar dan ook ter wereld in overtreding is gegaan? Zo ja, hoe is de minister van plan om hier in de handhavingspraktijk mee om te gaan?

Wij constateren tevens met instemming dat de uitzonderingspositie in de WVVS voor rijksvaartuigen wordt opgeheven, met uitzondering van oorlogsschepen, marineschepen en andere militaire schepen. Dit laatste wordt in de nota naar aanleiding van het verslag nogal summier onderbouwd. Kan de minister op dit punt een nadere toelichting geven? Hoe wordt bevorderd dat ook marineschepen zich zo veel mogelijk aan de internationale lozingsvoorschriften houden?

Dan het punt van de controle. Mijn fractie hecht sterk aan de controle van schepen in de havens. Wij hebben er al eerder op gewezen dat de norm ten aanzien van de port state control, 95% van de internationaal aangewezen risicovolle schepen, in 2003 niet is gehaald. Wordt deze norm in 2004 en de komende jaren wel gehaald?

In de Nederlandse havens kunnen de Inspectie Verkeer en Waterstaat en het openbaar ministerie op basis van de wet nog steeds niet optreden tegen buitenlandse schepen waarvan het oliejournaal niet of foutief is ingevuld. De Rekenkamer wees hier in 2001 al op. De minister schrijft in de nota naar aanleiding van het verslag: "In overleg met het ministerie van Justitie en het OM is voorlopig de conclusie getrokken dat het op zich gewenst is, hierin verandering te brengen. Een en ander wordt thans op verenigbaarheid van de verdragsverplichtingen en mogelijke consequenties voor andere wet- en regelgeving bezien". Wanneer kan de Kamer een voorstel op dit punt verwachten?

Ook de handhaving op zee acht mijn fractie van belang. Hoe ontwikkelt de capaciteit voor waarnemen en opruimen van milieuvervuiling zich bij de Directie Noordzee van Rijkswaterstaat? Hoe ontwikkelt het aantal lucht-surveillances zich? Op welke termijn is waarneming met behulp van satellieten realistisch?

Tot slot pleit mijn fractie ervoor om van de kustwacht een centraal geleide organisatie te maken met eigen middelen. Momenteel is de kustwacht een samenwerkingsverband van zeven organisaties. Het kabinet heeft zelf al eerder geconstateerd dat dit ongewenst is. De kustwacht is op deze manier niet effectief en efficiënt aan te sturen. Wij hebben er moeite mee dat een probleem dat al zo lang bekend is, niet tot een oplossing wordt gebracht. De evaluatie is al eerder dit jaar op korte termijn toegezegd. Maar wij hebben uit de beantwoording bij de begrotingsbehandeling begrepen dat ook aan die toezegging niet eerder voldaan kan worden dan begin volgend jaar. Daarom handhaven wij onze motie, ingediend bij de behandeling van de begroting Verkeer en Waterstaat.