

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.



Mevrouw Dezentjé Hamming (VVD)

© M. Sablerolle ± Gouda



Mevrouw Dezentjé Hamming

(VVD): Voorzitter. De verontreiniging van zeewater door schepen moet beter bestreden worden. Daar is de VVD een warm voorstander van. In het voorstel is de regering ook nog een stukje verder gegaan dan de EU-richtlijn voorschrijft. Nu wordt namelijk ook het dumpen van vuilnis en andere niet-vloeibare producten onder de reikwijdte van de Nederlandse wetgeving gebracht. De VVD-fractie is in principe geen voorstander van het onnodig extra optuigen van allerlei EU-richtlijnen als dit het level playing field binnen de EU verstoort, maar gezien het feit dat het hier gaat om milieudelicten die in potentie grote schade kunnen aanbrengen aan onze kust en het maritieme leven en omdat wij onlangs een besluit hebben genomen over de havenontvangst-installaties, kan mijn fractie goed leven met de toevoeging van niet-vloeibare producten.

In het wetsvoorstel zijn de verschillen in behandeling van Nederlandse en buitenlandse schepen verkleind. Ook dat achten wij een goede ontwikkeling. Het eerdergenoemde level playing field is daarmee wat gelijkjer geworden dan het was. Toch heeft de VVD-fractie nog twijfels over de straffen die gegeven kunnen worden bij

lozingen. Volgens de minister is het niet mogelijk, buitenlandse schepen anders te bestraffen dan met een geldboete, zo blijkt uit artikel 230 van het VN-Zeerechtverdrag. Dat is op zichzelf logisch. Een schip kun je moeilijk gevangenisstraf geven. Maar opvarenden of eigenaren van Nederlandse schepen kunnen op grond van de Wet op de economische delicten, de WED, wel een andere straf dan een geldboete opgelegd krijgen. Maar hoe zit het dan met Nederlanders op buitenlandse schepen? Kunnen dezen enkel een geldboete opgelegd krijgen conform artikel 230? Hoe zit het met een Nederlandse eigenaar van een buitenlands schip? Als dit zo is, ontstaat namelijk de vreemde situatie dat bijvoorbeeld een Nederlander op een Nederlands schip harder gestraft kan worden dan een Nederlander op een buitenlands schip, terwijl beiden hetzelfde doen, namelijk het illegaal lozen op Nederlandse wateren.

De minister geeft in haar schriftelijke beantwoording aan dat in de praktijk opvarenden van Nederlandse schepen niet anders bestraft worden dan opvarenden van buitenlandse schepen. De rechtspersoon of de natuurlijk persoon krijgt dus altijd een geldboete. Immers, aan buitenlanders kan geen andere straf gegeven worden. Maar waarom legt de minister dat dan niet vast in de wet? Nu laat zij nog een vorm van

rechtsongelijkheid bestaan en is een Nederlandse rechtspersoon dan wel natuurlijk persoon in de huidige situatie eigenlijk overgeleverd aan de grillen van de officier van justitie. De VVD-fractie vindt dat het humeur of ambitieniveau van de officier van justitie niet leidend mag kunnen zijn bij de bepaling van de strafeis. Ik neem aan dat de minister een dergelijke situatie ook onwenselijk acht. Ik verneem graag van haar op welke wijze zij denkt dit risico van wettelijke ongelijkheid weg te nemen.

Dan kom ik op de veiligheid op zee en de bescherming van het maritieme milieu. Europa is de laatste jaren verschillende malen opgeschrikt door scheepsrampen. De heer Van Hijum refereerde er net al aan: de Erika en de Prestige. De gevolgen voor het milieu en de kosten van de hersteloperaties waren enorm. Deze hoge kosten en grote negatieve milieugevolgen kunnen worden verkleind als op bepaalde plaatsen langs de Europese kust bestrijdingsmiddelen, materieel en expertise worden geconcentreerd. Dit heeft financiële en operationele voordelen en milieuvoordelen.

Het Europese instituut EMSA zal binnenkort waarschijnlijk een operationele dienst oprichten. Kan de minister aangeven wanneer daarover wordt beslist? Den Helder zou namelijk om verschillende redenen een prima locatie zijn voor het huisvesten van een deel van deze operationele dienst. Een zogenaamd centrum voor veiligheid en milieu op zee kan een enorme bijdrage leveren aan het voorkomen en bestrijden van scheepsrampen en lozingen. De locatie Den Helder heeft een groot aantal voordelen: het ligt aan de noordelijke helft van de Noordzee en dicht bij de Waddenzee, het heeft een prima infrastructuur en relevante maritieme actoren en kennis zijn in de nabijheid. Bij de behandeling van het Waddenzeebeleid heeft de VVD-fractie de regering om een reactie op dit voorstel gevraagd. Dit is ook aan de orde geweest in de Milieuraad. De regering heeft aangegeven, pas in de loop van 2005 een standpunt in te nemen. Waarom neemt de regering daar nu geen standpunt over in? Is de regering bereid om alles in het werk te stellen om de EMSA in Den Helder te realiseren? Overigens kan dat ook nog plaatsvinden in combinatie met het realiseren van het initiatief van

Dezentjé Hamming

TNO MEP voor een Nederlands expertisecentrum voor olie- en chemicaliënbestrijding. Dit instituut kan prima in de nabijheid worden gevestigd. Dat lijkt mij een win-win-situatie, niet in de laatste plaats omdat hierdoor de werkgelegenheid in Den Helder kan worden bevorderd en dat is hard nodig.

Welke bijdrage wil de minister leveren aan de realisatie van zo'n instituut in Den Helder? De VVD overweegt daarover een motie in te dienen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ben blij dat het wetsvoorstel nu wordt behandeld. Het voortraject is behoorlijk lang geweest. Er zijn de laatste jaren nogal wat andere prioritaire dossiers geweest, zoals naar aanleiding van de rampen van de Erika en de Prestige. Dat heeft tot aangescherpte internationale en Europese wetgeving geleid, waarop met voorrang actie is ondernomen.

Het wetsvoorstel dat wij nu bespreken sluit daarbij goed aan. Het is in de eerste plaats van belang voor het marinemilieu. Het belangrijkste doel van het wetsvoorstel is de uitbreiding van de rechtsmacht van Nederland ten aanzien van buitenlandse schepen voor door die schepen gepleegde lozingen die in strijd zijn met de lozingsvoorschriften van de Wet voorkoming verontreiniging schepen, afkomstig uit het MARPOL-verdrag, en de Wet verontreiniging zeewater, afkomstig uit het Londen Dumping Verdrag en het OSPAR-verdrag. Deze lozingsvoorschriften zullen op grond van het wetsvoorstel voor de schepen ook buiten de territoriale wateren gelden. Dat wil zeggen voor de WVVS, in de Nederlandse exclusieve economische zone, op volle zee en in de wateren van andere landen en voor de WVZ in de Nederlandse exclusieve economische zone. Overigens is de WVZ behalve op schepen ook van toepassing op luchtvaartuigen. Het VN-Zeerechtverdrag is hierbij van groot belang. Daarom zijn beperkingen en voorwaarden die op grond van dat verdrag gelden ten aanzien van de vervolging van buitenlandse schepen ook in het wetsvoorstel verwerkt.

Het wetsvoorstel vormt als het ware samen met de wijziging van de WVVS in verband met de havenontvangstvoorzieningen voor de lozingen een compleet handhaving-spalet. Zowel handhaving op de afgifteplicht als op het lozingsverbod zijn van belang. Het maakt de cirkel rond. Het een is aanvullend op het ander.

Naast de uitbreiding van de rechtsmacht worden in het wetsvoorstel enkele meer technische wijzigingen voorgesteld, zoals het aanbrengen van rijksvaartuigen onder de werkingssfeer van de WVVS. Daarmee wordt een proces dat jaren geleden is begonnen om de uitzonderingspositie van rijksvaartuigen in alle scheepvaartwetgeving op te heffen, formeel afgerond. Ook worden enige technische aanpassingen voorgesteld van het wettelijke certificeringssysteem van de WVVS.

Het wetsvoorstel sluit goed aan bij de actualiteit, omdat er een relatie bestaat met de richtlijn en het bijbehorende kaderbesluit over sancties op lozingen die op dit ogenblik nog in Brussel in procedure zijn. Zoals eerder genoemd hebben de rampen met de Erika en de Prestige tot veel activiteit in Londen en Brussel geleid. Veel daarvan, zoals de versnelde uitfasering van enkelwandige olietankers, is al in Europese en nationale regelgeving verwerkt. De genoemde richtlijn en het bijbehorende kaderbesluit over sancties en lozingen zijn nog niet afgerond. Het Europees Parlement komt een dezer dagen met een rapport over de richtlijn en de plenaire behandeling zal begin volgend jaar plaatsvinden. Het is duidelijk dat het laatste woord over de richtlijn en het kaderbesluit nog niet is gezegd. Het voorliggende wetsvoorstel loopt echter al enigszins op de richtlijn vooruit, doordat een aantal mogelijkheden om verboden lozingen aan te pakken die de richtlijn op het oog heeft, door de voorgestelde verruiming van de rechtsmacht, in dit voorstel al zullen worden gerealiseerd.

De heer Van Hijum vroeg naar het universaliteitsbeginsel. Dat betekent kort gezegd dat een delict op grond van nationale wetgeving door de Nederlandse strafrechter kan worden vervolgd, ongeacht waar het delict heeft plaatsgevonden, door wie en tegen wie het is gepleegd. Een dergelijke universele rechtsmacht

bestaat bijvoorbeeld voor piraterij, in welk geval een verdacht schip ook op volle zee door een oorlogsschip aangehouden mag worden. Voor de vestiging van een dergelijke ongeclausuleerde, universele rechtsmacht ten aanzien van lozingen biedt het Verenigde Naties Zeerechtverdrag inderdaad geen grondslag. Daarin heeft de Raad gelijk. Met het wetsvoorstel is echter niet beoogd om ongeclausuleerde, universele rechtsmacht te vestigen. Beoogd is om de mogelijkheden te gebruiken die het VN-Zeerechtverdrag biedt om schepen aan te houden en te vervolgen voor verboden lozingen elders te wereld te begaan.

Die bevoegdheid is echter aan beperkingen onderhevig. De belangrijkste beperking is dat het schip zich vrijwillig in de haven van de vervolgende havenstaat moet bevinden. Zoals in de memorie van toelichting ook is aangegeven zou deze uitbreiding die op het VN-Zeerechtverdrag is gebaseerd hooguit een toepassing van een beperkt universaliteitsbeginsel kunnen worden genoemd. Even los van welke bewoordingen ook, is het in ieder geval zo dat als gevolg van dit wetsvoorstel buitenlandse schepen op grond van onze nationale wetgeving voor verboden lozingen kunnen worden vervolgd onder de beperkingen van het VN-Zeerechtverdrag.

In de uitvoering zal Nederland geen toezicht houden op volle zee en in wateren van andere landen. Nederland is dus afhankelijk van door de andere landen aan te leveren bewijsmateriaal. In de praktijk zal de nieuwe bevoegdheid met name relevant kunnen zijn voor bijvoorbeeld verboden lozingen in Belgische wateren die de Zeeuwse kust bevuilden.

De heer Van Hijum vroeg naar de uitzonderingspositie voor oorlogsschepen. De uitzondering voor oorlogsschepen in de WVVS is gebaseerd op het VN-Zeerechtverdrag en het MARPOL-verdrag. Op grond van het Zeerechtverdrag van de Verenigde Naties genieten oorlogsschepen immuniteit. Nederland kan dus geen eisen stellen aan buitenlandse oorlogsschepen. Deze immuniteit voor oorlogsschepen is internationaal aanvaard en bijvoorbeeld ook standaard opgenomen in Europese richtlijnen en verordeningen over de scheep-

Peijs

vaart. Ook de voorschriften van het MARPOL-verdrag gelden niet voor oorlogsschepen, maar wel is in dit verdrag bepaald dat oorlogsschepen aan het MARPOL-verdrag zouden moeten voldoen, voor zover redelijk en praktisch mogelijk door passende maatregelen die noch belemmerend zijn voor de operationele mogelijkheden noch voor de bedrijfsvoering van het schip.

Bij de totstandkoming van de WVVS, waarin het MARPOL-verdrag is geïmplementeerd, is ervoor gekozen om oorlogsschepen niet onder de wet te laten vallen. Op die manier wordt de invulling van de eis om zoveel als redelijk en praktisch mogelijk is aan het verdrag te voldoen aan de beleidsvrijheid van het ministerie van Defensie overgelaten. Die beleidsvrijheid is noodzakelijk, omdat de marine de vrijheid moet behouden om op andere wijze dan die het verdrag voorschrijft aan de materieel-inhoudelijke bedoelingen van het verdrag te voldoen.

Die vrijheid is nodig, omdat aan de bouw en de uitrusting van een oorlogsschip nu eenmaal andere eisen moeten worden gesteld dan aan de bouw en uitrusting van koopvaardijsschepen. Een oorlogsschip moet snel en wendbaar zijn en heeft vaak veel bemanning, militaire apparatuur en wapens aan boord. Het gewicht van een schip is van grote invloed op de snelheid. Ook een efficiënt gebruik van ruimte is daarom relevant. Er moet dus kritisch worden beoordeeld wat wel en wat niet aan boord wordt geplaatst. Ook het plaatsen aan boord van uitrusting of het creëren van ruimte voor opslag van afval om aan de technische eisen of de lozingseisen van het MARPOL-verdrag te voldoen, maakt onderdeel uit van die operationele afweging. Vooral voor de kleinere eenheden als mijnenvegers en onderzeeboten is de afweging zeer kritisch.

Verder verblijven oorlogsschepen vaak gedurende langere tijd op zee, waarbij op zee olie wordt geladen en het schip op zee wordt bevoorrad. Dit heeft tot gevolg dat de schepen dan gedurende langere tijd geen haven aandoen en hun afval niet in een haven kunnen afgeven. Ook is het in bepaalde gebieden en bij bepaalde operaties niet mogelijk om een haven in de buurt aan te doen. Flexibiliteit en beoordelingsvrijheid zijn dus noodzakelijk. Dat geldt

gezien de zojuist genoemde argumenten overigens zowel in oorlogstijd als in vreedetijd, welk onderscheid tegenwoordig overigens steeds moeilijker is te maken.

Het feit dat oorlogsschepen wettelijk niet onder de WVVS vallen, wil uiteraard niet zeggen dat ze niet zoveel mogelijk aan de eisen van het MARPOL-verdrag voldoen. Defensie handelt namelijk conform de genoemde eis van het MARPOL-verdrag om zoveel als redelijk en praktisch mogelijk is aan het verdrag te voldoen. Zo zijn de voorschriften van het MARPOL-verdrag voor afvalbehandeling in de voorschriften van Defensie opgenomen. Deze voorschriften zijn een oordeel van het milieuzorgstelsel van Defensie. Zo mogelijk wordt afval afgegeven aan bevoorradingsschepen en als het om operationele redenen toch noodzakelijk is om afval overboord te zetten, zal het in eerste instantie alleen gaan om voedselresten, organisch afval. In nieuwe bevoorradingsschepen wordt ruimte gecreëerd om vuil van het te bevoorraden schip mee te nemen.

Gezien de voor Defensie noodzakelijk flexibiliteit en beoordelingsvrijheid en gezien het feit dat Defensie er alles aan doet om zoveel mogelijk de milieuregels na te leven, zijn er goede redenen om de uitzonderingspositie in de WVVS te handhaven. Dat is ook internationaal gebruikelijk.

Nederlandse schepen werken aan de hand van instructies die onderdeel uitmaken van het milieuzorgstelsel van de Nederlandse marine. Deze regels worden uitgevoerd conform het MARPOL-verdrag, voor zover dit operationeel redelijk en uitvoerbaar is. Daar waar mogelijk probeert Defensie om aan de regels van het MARPOL-verdrag te voldoen en de zee niet onnodig te belasten.

De heer Van Hijum vroeg of de havenstaatcontrole het in 2004 beter heeft gedaan dan in 2003. In 2004 zullen wij naar verwachting het streefgetal voor de havenstaatcontrole wel halen. In 2003 kwamen wij enkele procenten tekort. Inmiddels zijn er nog wat verfijningen in het systeem aangebracht die de mogelijkheid bieden om slechte schepen aan te pakken. Wij denken daarom dat wij in 2004 het percentage wel zullen halen.

De heer Van Hijum vroeg verder naar de overtreding van de verplichting om een oliejournaal in te

vullen. De verplichting in de WVVS om oliejournaals in te vullen geldt op dit moment niet voor buitenlandse schepen. Vervolging van het niet of foutief invullen van oliejournaals door buitenlandse schepen is dus op grond van de WVVS niet mogelijk. Wel is gebleken dat in een aantal gevallen strafrechtelijk kan worden opgetreden op basis van de strafbaarstelling van valsheid in geschrifte. In veel gevallen dient de handhaving echter aan de vlaggenstaat van het betrokken schip te worden overgelaten. Samen met het ministerie van Justitie en het openbaar ministerie hebben wij voorlopig de conclusie getrokken dat het gewenst is de huidige situatie te veranderen. Dat heb ik overigens al gemeld in de nota naar aanleiding van het verslag. Inmiddels is het onderzoek naar de mogelijkheden daartoe in een vergevorderd stadium. Het gaat daarbij in de eerste plaats om de vraag of een dergelijke handhaving op grond van het internationale recht en het Europese recht is toegestaan. Als dat mogelijk is, wordt verder bezien waar en op welke manier het het beste kan worden geregeld. Of een en ander inderdaad zal resulteren in een wetswijziging, kan ik op dit moment nog niet helemaal overzien.

Over een termijn waarop een wetsvoorstel kan worden ingediend ± als het wordt ingediend ± kan ik het volgende zeggen. Er zijn veel internationale wijzigingen van MARPOL die Nederland nog moet uitvoeren in regelgeving. Daaraan wordt op dit ogenblik met de hoogste prioriteit gewerkt. Ik noem de implementatie van Bijlage VI van het MARPOL-verdrag over luchtverontreiniging, de uitvoeringsregelgeving van Bijlage IV over sanitair afval en de herziene Bijlage I, II en III van MARPOL. Die gaan over olie, schadelijke vloeistoffen in bulk en in verpakte vorm; ze zullen per 1 januari 2007 ook voor Nederland in werking treden. Op wat langere termijn spelen het Ballastwaterverdrag en het AFS-verdrag een rol. Dat zijn twee verdragen die internationaal nog niet in werking zijn getreden. Het laatstgenoemde wordt nu overigens alvast uitgevoerd via een verordening van de Europese Unie. Voor onze eigen vloot is van het groot belang dat onze regelgeving aansluit bij de internationaal geldende regels van de diverse milieuverdragen. Een overwegend

Peijs

beleidsmatige wens om het foutief invullen van oliejournaals door buitenlandse schepen in Nederland te kunnen aanpakken, zal in het licht van bovenstaande prioriteiten zo snel mogelijk worden ingevoerd. Als je niet bijna woordelijk voldoet aan de MARPOL-regels, sta je voor de rechter altijd buitengewoon zwak. Vandaar dat wij ernaar streven dat het één op één is.

De heer Van Hijum vraagt naar de twee vliegtuigen voor de milieuvluchten. Op dit ogenblik zijn wij aan het onderhandelen, omdat de Orions door de bezuinigingen bij Defensie niet meer ter beschikking staan. Wij voeren nu contractonderhandelingen met de marktpartijen. Ze bevinden zich momenteel in een finale fase. De directie Noordzee voert, in samenwerking met Duitsland, België en het Verenigd Koninkrijk, momenteel contractonderhandelingen met het Noorse satellietstation in Tromsø voor de levering van satellietbeelden van de Noordzee. Deze radarbeelden zijn afkomstig van zowel Envisat als Radarsat en zullen worden gebruikt als early warning bij relatief grote en daardoor mogelijk bestrijdbare olieverontreiniging. Ze worden gebruikt totdat wij weer beschikking hebben over voldoende vliegtuigen.

De heer Van Hijum vraagt ook of het aantal vliegreun voor surveillances op zee niet moet worden verhoogd. Het antwoord is "ja". Wij gaan het ook doen. De nota Milieubedreigende stoffen voorziet in een uitbreiding van het aantal vliegreun van 1200 nu, gebaseerd op het huidige contract met Martinair, tot 1500 medio 2006. Op dat moment zijn de twee nieuwe vliegreun beschikbaar. Of ze nieuw zijn weet ik overigens niet, er zijn dan in elk geval andere vliegreun beschikbaar. Als vervanging van de vliegreun van de Koninklijke Marine worden beide vliegreun bovendien voor 550 uur ingezet voor andere in kustwachtverband uit te voeren diensten. In totaal komt het aantal vliegreun dan op 2050.

De heer Van Hijum heeft verder gevraagd naar de Nederlandse kustwacht. Wij hebben het daarover al gehad tijdens de begrotingsbehandeling. Over de versterking van de kustwacht en het onderbrengen van het beheer ervan bij één departement is bovendien een motie ingediend. Laat ik vooropstellen dat de kustwacht als gezamenlijke uitvoeringsorganisatie in de praktijk

goed op haar taak berekend blijkt, vooral waar het de veiligheidskritische taken betreft. Dat neemt niet weg dat de in 2003 uitgevoerde evaluatie nadrukkelijk laat zien dat verbeteringen nodig en mogelijk zijn. Ze zijn vooral gericht op verdere verhoging van de effectiviteit en efficiency van de inzet van mensen en middelen in kustwachtverband. Het lag in mijn bedoeling om de Kamer al eerder dit jaar een kabinetstandpunt te doen toekomen over de uitkomsten van de evaluatie en de wijze waarop de aanbevelingen zullen worden opgepakt. Daarbij hadden de betrokken collega's en ik de behoefte om dit standpunt tevens in het licht te stellen van zaken als de effecten van de diverse bezuinigingsstaakstellingen bij de zes betrokken departementen, geactualiseerde dreigingsanalyses op het punt van grensbewaking, smokkel en terrorismebestrijding, het actieprogramma Andere Overheid, alsmede mogelijke initiatieven van de Europese Commissie naar aanleiding van uitspraken van het Europees Parlement op het punt van oprichting van een Europese kustwacht. Die initiatieven zijn tot nu toe echter uitgebleven. Verder noem ik de uitkomsten van een eerder dit jaar door de Algemene Rekenkamer gestart onderzoek naar het functioneren van de kustwacht, zowel die van Nederland als die van de Nederlandse Antillen en Aruba. Het geheel van de ontwikkelingen en factoren overziende, leek het verstandig om nog even te wachten met het formuleren van een definitief kabinetstandpunt. Ik verwacht dit begin 2005 te kunnen doen, met medeneming van eventuele conclusies en aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer. Het kabinetstandpunt zal ook een plan van aanpak omvatten.

Dit neemt allemaal niet weg, dat in overleg met de andere betrokken departementen reeds concrete verbeteracties zijn en worden uitgevoerd, gericht op verbetering van zowel de aansturing als de operationele inzet van de kustwacht. Het eerste deel van de motie, waarin de regering wordt verzocht om begin 2005 met een voorstel te komen, heb ik overgenomen. Ik ontraad echter de aanneming van het tweede deel, over één departement en de capaciteitsafstemming, omdat het op dit ogenblik prematuur lijkt.

De heer **Van Hijum** (CDA): Wegens de volledigheid van de beantwoording kan ik afzien van een tweede termijn, maar ik heb nog wel een vraag over het oliejournaal. U hebt uitgebreid aangegeven dat dit nog wordt onderzocht, maar hoe verhoudt het opnemen van de verplichting tot het hebben van een goed ingevuld oliejournaal voor buitenlandse schepen zich met het MARPOL-verdrag? Kunt u daarvan een indicatie geven? Kunt u iets concreter worden over de termijn waarop dit aan de Kamer zou kunnen worden voorgelegd?

Minister **Peijs**: Wat de termijn betreft merk ik op dat er een hele rij van zaken is die daar nog aan vooraf gaan. Wij hebben ook te maken met de beperkte mankracht. In de volgorde van belangrijkheid zijn er een aantal zaken die voorgaan. Daarna gaan wij er echt iets aan doen.

Volgens het MARPOL-verdrag kan de verplichting niet worden opgelegd, maar wij zouden een en ander wel kunnen aanpakken wegens valsheid in geschrifte. Wij zouden dat dan ergens in moeten onderbrengen en dat zijn wij aan het onderzoeken, maar het MARPOL-verdrag schrijft het niet voor.

Mevrouw Dezentjé Hamming vroeg naar de EMSA. Wij kunnen er nog niets van zeggen. EMSA is een heel jonge organisatie en het is nog niet aan te geven wanneer de operationele diensten van de EMSA van de grond zullen komen. Wel is het zo dat onze eigen oliebestrijding op dit ogenblik operationeel is. Dat is ook gebleken ten tijde van de ramp met de Prestige. Een groot deel van de olie is door Nederlandse schepen opgeruimd, en de Spaanse overheid heeft daarvoor grote complimenten gemaakt en haar dank betuigd. Wij moeten nog bezien in welke havens de capaciteit zou moeten worden geconcentreerd. Het ligt het meest voor de hand om dit daar te doen waar de meeste vervuiling is te verwachten. Als een schip moet uitrukken, moet het al zo dicht mogelijk in de buurt zijn. Dit sluit echter niet uit, dat het Den Helder zou kunnen worden. Wij zijn echter nog niet zo ver om een keuze te maken.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): U zegt dat u nog niet zo ver

Peijs

bent, maar wanneer zult u wel zo ver zijn dat u dit kunt beoordelen?

Minister **Peijs**: In de eerste plaats moeten de operationele diensten van de EMSA eerst van de grond komen. In Brussel zijn ze nog niet zo ver en daar hangt onze actie vanzelfsprekend ook vanaf. Wij hebben onze zaken aardig op orde. Wij hebben een paar goede schepen om olie te bestijden, betere schepen dan wie dan ook in Europa. Die schepen zijn tamelijk snel ter plekke. Daar zijn wij erg blij mee. Wij zijn dus op dit ogenblik niet slecht uitgerust.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Het ging mij meer om de keuze van Den Helder als er een operationele dienst komt bij de EMSA. Daar zal toch zo langzamerhand een beslissing over moeten vallen, want er wordt al geruime tijd aangekondigd dat het "binnenkort" zal gebeuren. Dat moet dan ongeveer nu zijn. Gaat de minister zich helemaal inzetten voor de komst van een dergelijk centrum naar Nederland, bijvoorbeeld naar Den Helder?

Minister **Peijs**: Of het Den Helder wordt, weet ik gewoon nog niet. Dat kan ik u niet toezeggen. De keuze zal van een heleboel dingen afhangen die wij nog gaan bezien. Uw stelling dat "binnenkort" in Brussel "nu" betekent, kan ik niet onderschrijven.

Voorzitter. Gevangenisstraffen kunnen op grond van het Zeerechtverdrag worden opgelegd bij ernstige en opzettelijke lozingen in de territoriale wateren. In de praktijk is er geen verschil in behandeling tussen Nederlandse of buitenlandse bemanningen, ongeacht de vlag waar het schip onder vaart. Het OM gaat uit van geldboetes. Het lijkt mij minder wenselijk om voor deze problematiek de systematiek van de Wet op de economische delicten aan te passen, op grond waarvan nu eenmaal zowel gevangenisstraf als boetes kunnen worden opgelegd. Bovendien zou het een tamelijk symbolische wijziging zijn, aangezien er in de praktijk geen sprake is van ongelijke behandeling. Overal is de behandeling hetzelfde.

Daar wou ik het bij laten.

Mevrouw **Dezentjé Hamming** (VVD): Voorzitter. Ik wil even

terugkomen op de strafbaarstelling. Ik heb toch moeite met de uitspraak van de minister dat de boetes in de praktijk ongeveer op hetzelfde neerkomen. Dat is een wat vreemde aanduiding als het anders in de wet is vastgelegd. Dat het in de praktijk zo uitpakt, is misschien meer een kwestie van geluk dan dat het gebaseerd is op wat er daadwerkelijk in de wet is vastgelegd.

Voorts wil ik een motie indienen, waarin in ervoor pleit, het instituut te vestigen in Den Helder.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat in de afgelopen jaren de Europese wateren diverse malen geconfronteerd zijn met ernstige scheepsrampen;

constaterende dat deze scheepsrampen hoge kosten en grote negatieve milieugevolgen met zich mee hebben gebracht;

constaterende dat het Europese instituut EMSA binnenkort de taak krijgt, een operationele dienst op te richten ter voorkoming en bestrijding van scheepsrampen;

overwegende dat Den Helder een zeer goede locatie is voor het huisvesten van een dergelijke operationele dienst, mede gezien de gunstige ligging ten opzichte van zowel de Noordzee als de Waddenzee, de goede aanwezige infrastructuur en de nabijheid van relevante maritieme actoren;

constaterende dat TNO het initiatief heeft genomen voor de oprichting van een Expertisecentrum voor Olie- en Chemicaliënbestrijding;

overwegende dat een samenwerkingsverband dan wel gezamenlijke huisvesting van beide genoemde instituten zeer wenselijk is;

verzoekt de regering, zich actief in te zetten voor de vestiging van een Centrum voor Veiligheid en Milieu op Zee in Den Helder,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door de leden Dezentjé Hamming en De Krom. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 7 (28984).

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Het eerste punt betreft de straffen. In het systeem van de wet gaan de strafbaarstelling en de boetes nu eenmaal hand in hand. De officier van justitie geeft niet toe aan grillen. Tot nu toe is de praktijk dat er alleen geldboetes worden uitgedeeld en dat Nederlandse schepen dus niet anders worden behandeld dan andere. Ik lig daar persoonlijk absoluut niet wakker van. Wij zijn een scheepvaartland en wij doen ons best om in de internationale pas te lopen.

Ik had wat langer overleg nodig over de motie. Ik zeg met mijn hart "ja" tegen deze motie, maar met mijn verstand kan ik dat nog niet doen. Er zitten onderhandelingen in Brussel aan vast. Ik laat het aan wijsheid aan de Kamer over en ik kom zo snel mogelijk terug op de motie van mevrouw Dezentjé Hamming. Veel verder kan ik niet gaan op dit moment. Wij moeten in Brussel nog aan alle onderhandelingen beginnen, dus ik kan hier op dit moment nog geen uitspraak over doen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, over de ingediende motie en het wetsvoorstel aanstaande dinsdag te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Schepenwet in verband met de totstandkoming van de Rijkswet Onderzoeksraad voor veiligheid en de invoering van een nieuwe regeling van tuchtrechtspraak voor de scheepvaart (29476, R1754).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.