

Apotheker

met deze noodwetgeving voldaan aan de noodzaak van de opstelling van een dergelijke wet. Zij werkt terug tot 23 februari en levert dan het normale en toereikende controle- en beheersingssysteem op, het systeem dat wij zelf met de wetgeving beoogd hebben. De Kamer heeft de oproep gedaan om met spoed maatregelen te nemen. Daarom moet de noodwet snel in het Staatsblad worden gepubliceerd.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Dat heb ik begrepen, maar die noodwet – ik blijf het maar een reparatiewet noemen – kent een traject van twee maanden. De minister gaf zelf aan dat er ook tweeënhalve maand mee gemoeid kan zijn. Ik gaf al aan dat de sector andere opvattingen heeft dan de minister. De vraag is of het vonnis nu al dan niet volledig is gehonoreerd. Daar kunnen waarschijnlijk ook nog wel wat juridische procedures op volgen. Daarmee zullen volgens onze analyse minimaal twee maanden verlopen voordat de reparatiewet in het Staatsblad staat. Is het dan niet mogelijk om in elk geval één maatregel te nemen, een ministeriële regeling, een AMvB, een noodwetje of anderszins, zodat boven dat plafond geen groei kan plaatsvinden?

Minister **Apotheker**: De hoofdregel is dat men zijn jaargemiddelde moet halen. Het is helder wat het nieuwe jaargemiddelde is, omdat de wet met terugwerkende kracht tot dezelfde datum gaat. Het zou zeer onverstandig zijn om het aantal varkens uit te breiden vóór het moment dat de noodwet in het Staatsblad staat. Immers, men moet het jaargemiddelde halen. Dat is namelijk het stelsel van controle en handhaving. Als men toch zou ophogen, zou men later veel meer moeten teruggaan dan nu met deze noodwet, waarvan iedere varkenshouder weet dat hij eraan komt.

De heer **Atsma** (CDA): Vindt de minister het niet vervelend dat thans blijkt dat een meerderheid van de Kamer kennelijk niet voor 99,9% wil blindvaren op de reparatiewetgeving die de minister heeft voorgesteld?

Minister **Apotheker**: Ik zou het vervelend vinden als mijn antwoord niet toereikend werd gevonden.

De heer **Atsma** (CDA): U was vrijdagavond met hetzelfde antwoord volstrekt helder. Ik weet wel dat de heer Oplaat heel lang heeft nagedacht...

Minister **Apotheker**: Ik ben niet van mening veranderd over de doeltreffendheid van de noodwet en over de doeltreffendheid van het controleren op het jaargemiddelde. Daar komt bij dat de hele buitenwacht weet dat deze minister binnen twee maanden met de noodwet in het Staatsblad komt. Men weet precies waar men aan toe is met de terugwerkende kracht tot 23 februari.

De heer **Atsma** (CDA): Wat doet u als de coalitie de motie handhaaft?

Minister **Apotheker**: De motie vraagt mij met spoed maatregelen te nemen. De noodwet voorziet daarin.

De heer **Ter Veer** (D66): Ik wijs de heer Atsma erop dat de Kamer medewetgever is. Zij geeft een signaal af. Zowel van de zijde van de regering als van de zijde van het parlement gaat een overduidelijk signaal naar de sector: weet wat u te wachten staat, weet dat daarover geen enkel misverstand bestaat.

De heer **Atsma** (CDA): Wij vinden dat natuurlijk ook. Daar is geen enkele discussie over. Wij weten heel goed dat de Kamer medewetgever is, maar op dit moment gaat het om een kernvraag. Wij zitten met een rampzalige wet van Van Aartsen. Daar is deze minister mee opgescheept. Hij heeft een erfenis met een hypotheek gekregen, een hypotheek die zich moeilijk laat aflossen. Vervolgens komt de minister met reparatiewetgeving en zegt de heer Ter Veer: het gaat ons niet ver genoeg. Wie heeft nu vertrouwen in wie?

De heer **Poppe** (SP): De minister zegt in feite dat hij bezig is met de uitvoering van een motie die overbodig is. Nu wordt gezegd dat de motie een duidelijk signaal van de Kamer is. Dat geldt natuurlijk ook voor mijn motie. Ook daarvan zegt de minister dat hij in die richting bezig is. Desalniettemin ontraadt hij alleen mijn motie. De Kamer steunt de minister zolang de meerderheid de minister niet naar huis stuurt. Daar hebben wij geen motie voor nodig.

Minister **Apotheker**: Het is in mijn ogen heel zinvol dat de noodwetgeving voorziet in wat de motie vraagt: maatregelen om groei te voorkomen. Daarmee zou ik willen afsluiten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is de behandeling van:

- **het voorstel van rijkswet Instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk (Rijkswet instelling exclusieve economische zone) (25446, R1594).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

□

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Voorzitter! Het wetsvoorstel met betrekking tot de instelling van een exclusieve economische zone kan bij mijn fractie op zeer grote steun rekenen. Wij vinden wel dat dit wetsvoorstel eigenlijk al eerder aan de orde had moeten komen. In de nota naar aanleiding van het verslag is al aangegeven dat het enige tijd heeft gekost om zover te komen. Daarom zijn wij blij dat het wetsvoorstel vandaag kan worden besproken, vooral omdat zich de afgelopen tijd ontwikkelingen hebben voorgedaan die de noodzaak van een wet als deze duidelijk maken. In de memorie van toelichting staat dat er geen nieuwe plannen bestaan voor de bouw van kunstmatige eilanden, maar inmiddels weten wij dat deze plannen concreet vorm hebben gekregen, vooral in de zaak van Delta Radio en de ontwikkeling van een zendstation voor de kust van Walcheren.

Zowel in de memorie van toelichting als in de nota naar aanleiding van het verslag is vrij uitvoerig op een aantal zaken ingegaan. Toch wil ik twee zaken extra benadrukken. In de eerste plaats gaat het om de beoordeling van de installaties op het beoogde gebied van de exclusieve economische zone. Met uitzondering van de installaties voor de olie- en gaswinning – daarop is met name de Mijnwet continentaal plat van toepassing – is er op dit moment geen wettelijk, juridisch of ander

Herrebrugh

toetsingskader aan de hand waarvan deze installaties kunnen worden beoordeeld. Ik ben van mening dat een dergelijk toetsingskader zo snel mogelijk moet worden verkregen, enerzijds om ongewenste ontwikkelingen tegen te gaan, anderzijds om ontwikkelingen die wij noodzakelijk achten door middel van een normaal kader te kunnen toetsen en daar regelgeving op te kunnen loslaten. De installatie, waarover nu concreet wordt gesproken, betrekking hebbend op de zendmasten voor Walcheren, voldoet aan geen van de hiervoor genoemde voorwaarden. Er is geen toetsingskader. Er zijn geen mogelijkheden om regelgeving toepasbaar te verklaren. Er is geen afwegingskader. Op dit moment hebben wij niet de mogelijkheid om de bouw van een dergelijke installatie te verbieden. Ik vraag de staatssecretaris of die mogelijkheid er wel is op basis van de voorliggende wetgeving. Is de staatssecretaris in staat reeds op korte termijn een aantal van de genoemde mogelijkheden te realiseren? Ik wijs wat dat betreft met name op de zaken betrekking hebbend op de Wet installaties Noordzee, zoals die worden genoemd in de brief van de staatssecretaris die wij vanmorgen regen. Is het mogelijk om het aan de orde zijnde wetsvoorstel, bijvoorbeeld via een AMvB, op korte termijn van toepassing te verklaren op het gebied dat geacht wordt te gaan behoren tot de exclusieve economische zone en daar regelgeving met betrekking tot de potentiële bouw van dit station aan te verbinden? Indien dat niet mogelijk is op basis van de Wet installaties Noordzee, welke andere mogelijkheden zijn er dan op basis van de bestaande wetgeving – ik denk bijvoorbeeld aan de wetgeving in het kader van het continentaal plat – om regelend te kunnen optreden in dit geval? Ik behoor tot de wat oudere generatie die in vroeger tijden het REM-eiland heeft meegemaakt. Dat was een zendstation voor de kust van Noordwijk dat met fraaie programma's kwam als "De onzichtbare man" en "Mr. Ed, het sprekende paard". Toentertijd is de regering opgetreden vanwege de inbreuk op het omroepmonopolie, maar ik vraag mij af of het mogelijk is op basis van de wetgeving voor het continentaal plat op te treden tegen de zendstations die voor de kust van Walcheren zijn gepland.

De heer **Hoekema** (D66): Ik begrijp van de heer Herrebrugh dat hij aan de staatssecretaris vraagt of de WIN een rechtsgrond is of een andere wet. Is de heer Herrebrugh van mening dat toch vooral zou moeten worden gestreefd naar een wet- of regelgeving die een weigeringsgrond introduceert? Het bezwaar van de WIN is immers dat het alleen gaat over voorwaarden. Is hij uit op het creëren van zo'n wettelijke mogelijkheid om eventueel een weigering toe te kunnen passen?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Dat is het algemene kader waarin de economische zone geplaatst kan worden. Ik wil een algemeen toetsingskader hebben, waarin alle mogelijke ontwikkelingen die plaatsvinden getoetst kunnen worden, met weigeringsgronden. Dat betreft natuurlijk niet alleen de zendinstallaties. De laatste tijd is er ook sprake geweest van een aantal energieopwekkingsprojecten, niet alleen windmolens, maar ook stroomturbines op en in de zee. Ik kan mij indenken dat al dit soort zaken, die op dit ogenblik niet getoetst kunnen worden, een toetsingskader behoeven. Ik vraag nu specifiek om een ingrijpingsinstrumentarium om de huidige plannen voor dat zendstation te kunnen beoordelen. Als dat kan op basis van dat toetsingskader, graag, maar als dat niet kan, zou ik in ieder geval wetgeving van toepassing verklaard willen hebben die ons de mogelijkheid geeft om bijvoorbeeld de bouw op te schorten totdat wij kunnen toetsen in het kader van welke criteria dat wel of niet mogelijk is.

Een volgend punt betreft de milieuverordening. In de memorie en in de nota naar aanleiding van het verslag is uitgebreid ingegaan op de mogelijkheden om in te grijpen bij milieuverontreinigende activiteiten op zee, met name veroorzaakt door lozingen van schepen. Ik vind dat de regering uiterst terughoudend is met het aangeven van mogelijke beleidsvoornemens ten aanzien van het ingrijpen daarbij. Men zeilt redelijk voorzichtig om de kernvraag heen. Die kernvraag is: is men bereid om daadwerkelijk en daadkrachtig op te treden als blijkt dat de op lozing betrapte schepen niet op een normale manier vervolgd kunnen worden? De huidige systematiek is dat er dan een vervolging wordt ingesteld in de bestemmingshaven

van het schip. Dat kan een Nederlandse haven zijn, maar dat kan ook een buitenlandse haven zijn. De praktijk leert – ik heb daar bij de behandeling van de nota Milieu en scheepvaart al op gewezen – dat dat tot vrij bedroevende resultaten leidt. Ik denk, zoals ik de wet lees en met name de memorie van toelichting, dat deze wet ons een aantal nieuwe instrumenten en een nieuw kader geeft om in te kunnen grijpen. Een van de mogelijkheden is dat op lozing betrapte schepen na signalering, in wezen na op heterdaad betrapte te zijn, door middel van ingrijpen van de kuststaat kunnen worden opgebracht en verder vervolgd. In de stukken staat dat het nog maar zeer de vraag is of op zee aangehouden schepen naar een haven kunnen worden opgebracht. Slechts in hoogst uitzonderlijke omstandigheden zou dit, mede gelet op de drempels in het zeerechtverdrag, terzake kunnen komen. Is de regering bereid om in gevallen van bewezen lozingen op zee zo in te grijpen dat het desbetreffende schip door de marine wordt aangehouden en naar een Nederlandse haven wordt opgebracht voor verdere vervolging?

Mijn laatste punt betreft de handhaving. Er is gesteld dat met de handhaving – daarmee is in eerste instantie de kustwacht belast – geen grote andere kosten zijn gemoeid dan op dit ogenblik in de planning zit. Ik wijs erop dat in de discussie over de kustwacht op basis van het rapport van de Algemene Rekenkamer is gebleken dat de huidige dubbeltellingen met betrekking tot de vaar- en vliegers niet worden gehaald, zodat er nog wat ruimte over is in de plannen. Ik vraag mij af of in het gebied dat de economische zone omvat – ik heb overigens begrepen dat dit in principe ook het gebied van het continentaal plat betreft – meer controle van kustwachtactiviteiten moet plaatsvinden of dat het in het huidige kader met de beschikbare middelen en materieel tot bijvoorbeeld geldelijke consequenties leidt die niet in de huidige planning is voorzien.

□

De heer **Hoekema** (D66): Mevrouw de voorzitter! Het lichte ongemak na de verkiezingen voor de provinciale staten van gisteren valt natuurlijk in het niet bij de eeuwenlange discussie



De heer Hoekema (D66)

over het zeerecht, die al begon bij Hugo de Groot – De Mare Liberum – en de beperkingen in de leer van Hugo Grotius die door het zeerechtverdrag van het begin van de jaren tachtig tot stand zijn gebracht waar het gaat om de rechten en de plichten van de kuststaat en de vlaggenstaat. Dat is misschien wel een goede relativering, zeg ik ook maar tegen mijzelf.

De fractie van D66 juicht de instelling van de EEZ toe. De zone biedt een handvat voor het aanpakken van milieudelicten en voor de bescherming van het milieu, met name het mariene milieu. Ook al is de wet voornamelijk bedoeld voor het aanpakken van illegale lozingen, in potentie kan de wet een veel groter terrein beslaan. Milieu is immers meer dan land. Als de wet die wij vandaag bespreken ertoe kan leiden dat de Wet milieubeheer naast land ook de zee buiten de 12-mijlszone beslaat, dan is dat puur een winstpunt. Het is dan wel de taak van de regering om de mogelijkheden van het wetsvoorstel ten volle uit te buiten.

Voorzitter! Je kunt je afvragen of het lang heeft geduurd voordat deze wet er lag. Mijn antwoord zou zijn: lang en niet lang. Ik las in een tijdschrift voor milieurecht een artikel met de kop "Recht voor het zeemilieu", waarin wordt gesteld dat de ambtelijke molens nog nooit zo

traag hebben gemalen als bij dit wetsvoorstel. Er zal altijd nog een overtreffende trap van traagheid zijn en misschien kan de staatssecretaris wat dit betreft bespiegelingen geven, maar ik denk dat er redenen voor waren, met name het feit dat Nederland pas in 1994 deelnam aan het zeerechtverdrag en de complexiteit van de materie. Graag een reactie van de staatssecretaris op dit punt.

Dan kom ik bij een vraag die ook door mijn collega van de PvdA is opgeworpen in het verslag: in hoeverre zijn de EEZ's in Europa op elkaar afgestemd? Ik begrijp dat in België en het Verenigd Koninkrijk geen strikt juridisch genomen EEZ bestaat. Is er dan wel voldoende sprake van integrale dekking van de Europese kuststaten van de EEZ?

Olielozingen zijn de belangrijkste aanleiding geweest voor de instelling van de EEZ. Zolang de Wet voorkoming verontreiniging door schepen niet is aangepast, heeft het instellen van de zone echter geen zin. Hoe staat het met de aanpassing van de WVVS en met de aanpassing van de Wet verontreiniging zeewater? Uit het eerdergenoemde artikel "Recht voor het zeemilieu" haal ik de wijsheid dat ambtenaren van Verkeer en Waterstaat zo zijn geschrokken van het negatieve advies van de Raad van State over die aanpassing van de WVVS, dat zij hebben

besloten dat er nog enige bedenktijd nodig is. Hoeveel tijd zal dat nog in beslag nemen? De EEZ kan volgens mijn fractie – en dat oordeel wordt waarschijnlijk door de meeste sprekers gedeeld – alleen worden geëffectueerd door het ontwikkelen van nadere wetgeving. Dat geldt voor lozingen, maar ook voor het specifieke onderwerp dat de heer Herrebrugh al aanroerde, de zendmasten. Denkt de regering dat de EEZ in de huidige vorm een instrument is voor het aanpakken van lozingen door schepen of is aanvullende wetgeving nodig? Ik heb in verschillende artikelen – onder andere in het artikel dat ik al twee keer noemde – gelezen dat Nederland als kuststaat krachtens de EEZ slechts overtredingen kan vervolgen die hebben geleid of dreigen te leiden tot grote schade. Kan de staatssecretaris de interpretatie van het begrip "grote schade" nog verduidelijken? Daar schijnt onduidelijkheid over te bestaan. Heeft de staatssecretaris enig idee of de instelling van de zone met aanvullende wetgeving zal leiden tot een grote toename van het aantal vervolgingen van olielozingen die plaatsvinden buiten de 12-mijlszone?

Tot slot heb ik op dit punt nog een vraag over de internationale lozing krachtens het Marpol-verdrag. Afgesproken is dat dit in Europees kader beter wordt aangepakt. Nederland speelt daar een voortrekkersrol in. Leidt dit nog tot effectieve afspraken over de procedures bij het aanpakken van lozingen?

Voorzitter! Op de korte termijn is van belang dat de Wet milieubeheer van toepassing wordt verklaard in de EEZ. Welk bestuursorgaan oefent het bevoegde gezag uit als het gaat om de milieuwetgeving in de EEZ? Volgens de Wet milieubeheer is dat toebedeeld aan provincies en gemeenten. De Noordzee kent natuurlijk zo'n indeling niet. Hoe denkt de regering daarmee om te gaan? Moet er bij koninklijk besluit zo'n bevoegd gezag worden aangewezen?

Dan de beroemde zendmasten in zee. De heer Herrebrugh heeft al reminiscenties aangehaald van het REM-eiland. Ik ben een halve generatie jonger dan hij, maar ook ik kan mij "Mr. Ed, het sprekende paard" nog herinneren. Ik heb ook heel positieve associaties bij Radio Noordzee en Radio Veronica. Daar

Hoekema

zijn velen hun carrière op indrukwekkende wijze begonnen. Toch staat het plaatje van die masten 40 kilometer buiten de kust van Walcheren haaks op het positieve beeld dat wij van de zendstations hadden. Er is een groot maatschappelijk probleem. De zaak kon tot nu toe alleen maar gemeld worden en daarmee was de kous af. Ik denk dat het van groot belang is dat er zo snel mogelijk linksom of rechtsom een juridisch kader wordt geschapen om die kwestie aan te pakken en dat er een grond in het leven wordt geroepen om de zaak, eventueel na schorsing, te toetsen en niet alleen te volstaan met een melding en het bekeuren achteraf.

De minister heeft op verzoek van de Kamer – de opmerking van de heer Dittrich afgelopen dinsdag – heel snel een brief gestuurd, waarvoor dank. Maar ik twijfel op dit moment of de WIN het adequate antwoord daarop betekent, maar ik ben geen jurist met de wijsheid in petto. Is dat een voldoende geschikt kader om die zaak integraal te toetsen? Als dit zo is, laat de staatssecretaris ons daarvan dan overtuigen. Zo niet, dan moet misschien worden uitgeweken naar een noodwet of andere wetgeving. In ieder geval moet de kwestie van de zendmasten op korte termijn effectief worden aangepakt.

Voorzitter! Er is nog een dimensie die in het wetsvoorstel en de toelichtende stukken niet echt tot zijn recht is gekomen, namelijk de exploratie en exploitatie van de zee. Het gaat hier om een wet met twee kanten: een goed beheer en bestuur met het oog op milieu, maar ook exploitatie en exploratie. De SMO maar ook The Netherlands Logistical Support Group heeft ons stukken gestuurd waaruit blijkt dat er nogal wat moet gebeuren aan de versterking van de Nederlandse positie op het gebied van de export van het groene zeemilieu. Zou de staatssecretaris enkele woorden kunnen wijden aan de bevordering van de Nederlandse potentie op dit gebied, ook richting Caraïben, als het gaat om de EEZ en de vertaling ervan in economische termen?

□

De heer **Stellingwerf** (RPF):
Voorzitter! Ik spreek mede namens het GPV.

Om maar met de deur in huis te vallen: de totstandkoming van de

exclusieve economische zone wordt door ons van harte toegejuicht. Wij onderschrijven uiteraard de voorliggende wettelijke grondslag daarvan. De naam van de zone doet vermoeden dat het primair om economische belangen gaat. Die economische belangen wegen voor ons zwaar, maar ik denk dat deze benadering te eenzijdig is. Bij de vaststelling van de EEZ spelen ook andere belangen, bijvoorbeeld op het terrein van de ruimtelijke ordening en het milieu. Dat blijkt ook uit het feit dat in het wetsvoorstel zelf expliciet aandacht wordt besteed aan de bescherming en het behoud van het mariene milieu. Wat mij betreft had de handtekening van de minister van VROM onder deze rijkswet dan ook niet misstaan. De fracties van RPF en GPV hopen in elk geval dat, waar het om het specifiek Nederlandse belang gaat, de EEZ daadwerkelijk een bijdrage zal leveren aan de bescherming van het Noordzeemilieu.

Voorzitter! Het instellen van een economische zone heeft een lange voorgeschiedenis. De heer Hoekema wees daar ook al op. Het is jammer dat het zo lang heeft moeten duren voordat deze wet wordt behandeld. Al in 1989 sprak de regering de intentie uit tot de instelling van de EEZ over te gaan. Daarna duurde het tot 1997 voor deze rijkswet werd ingediend. De regering vond het niet wenselijk een wettelijke regeling te treffen en daarmee de weg te effenen naar de instelling van deze zone, zolang de onderhandelingen over het VN-zeerechtverdrag nog gaande waren. Ik vind dat een gezocht argument. Andere landen, zoals Duitsland, Denemarken en Frankrijk hebben zich hierdoor in ieder geval niet laten ophouden. Ons valt de twijfelachtige eer te beurt samen met België als laatste van de Noordzeestaten over te gaan tot instelling van de EEZ. Hebben de landen die ons voorgingen het als een handicap ervaren dat zij daartoe in een veel eerder stadium al zijn overgegaan? Of hebben zij er juist voordelen bij gehad?

Voorzitter! De voorliggende rijkswet heeft een beperkte reikwijdte. De wet maakt in feite alleen formeel de instelling van een EEZ door Nederland mogelijk en geeft de grenzen van de zone aan. In artikel 3 wordt ten slotte ingegaan op de soevereine rechten en de rechtsmacht die het Koninkrijk binnen de

zone heeft. Het is van groot belang dat ook spoedig een aantal noodzakelijke vervolgstappen worden gezet. Ik zou de staatssecretaris daarom een aantal vragen willen voorliggen. In de rijkswet zijn geen strafrechtelijke bepalingen opgenomen. Er is dus wel een zone, maar daarmee kan bijvoorbeeld nog niet tegen illegale lozingen door buitenlandse schepen worden opgetreden, althans voorzover die buiten de 12-mijlszone plaatsvinden. Daarvoor moet de wetgeving verder worden aangepast. Dat geldt met name voor de Wet voorkoming verontreiniging door schepen. De noodzakelijke wijziging zit al een tijdje in de pijplijn. Ligt het wetsvoorstel nog altijd, al sinds 1996, bij de Raad van State? Zo ja, wat is het probleem? Ik neem aan dat het kabinet ook niet machteloos blijft toezien hoe anderen straffeloos de Noordzee als een soort afvalbak gebruiken. Dat voorbeeld maakt eens te meer de vraag relevant waarom het allemaal zo lang heeft moeten duren. Hebben wij hier eigenlijk geen kostbare tijd mee verloren?

Hiervoor stelde ik al dat bij het vaststellen van de EEZ wat ons betreft ook het beleid ten aanzien van de ruimtelijke ordening moet worden betrokken. Dat is ook zeer actueel. Wij zien allerlei min of meer concrete plannen met betrekking tot bouwactiviteiten buiten de 12-mijlszone. Ik denk aan de luchthaven in zee, een windmolenpark en de zendmasten van Delta Radio. Er zijn waarschijnlijk nog vele andere zaken te bedenken waardoor de Noordzee tot een soort rommelzone kan verworden. Er zijn geen formele wettelijke instrumenten om dergelijke activiteiten te verbieden. Sterker nog, de rijksoverheid heeft niet eens de mogelijkheid op dit moment daaraan allerlei voorwaarden te stellen. Dit geldt met name ten aanzien van de zendmastproblematiek.

Vandaag ontvingen wij een brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over eventuele noodwetgeving – op verzoek van de heer Dittrich – om ongewenste activiteiten tegen te gaan. Daaruit valt af te leiden dat de regering serieus denkt over gedelegeerde wetgeving op grond van de Wet installaties Noordzee. Wanneer zal hierover een besluit worden genomen? Is het de intentie van de regering om hoe dan ook plaatsing

Stellingwerf

van de zendmasten van Delta Radio tegen te gaan?

De regering schrijft in haar reactie dat er waarschijnlijk op basis van de huidige wetten opgetreden kan worden. Het is de vraag of dat zo is. Wij hebben namelijk een reactie op de brief van de regering gekregen waaruit blijkt dat de MER-plicht niet kan worden afgedwongen. Kan de staatssecretaris daarover helderheid verschaffen?

Onze fracties pleiten ervoor – ook met het oog op het streven op langere termijn – structureel meer beleidsmatig greep te krijgen op de hele EEZ. Op grond van artikel 3 van het wetsvoorstel krijgt het Koninkrijk in de EEZ rechtsmacht, mede met het oog op de bescherming van het milieu, ten aanzien van de bouw en het gebruik van installaties en inrichtingen. Mij dunkt dat daar nogal wat interpretatieruimte inzit. Die rechtsmacht moet dan wel concreet worden ingevuld en niet grotendeels een dode letter blijven. Dat zou kunnen door de reikwijdte van verschillende relevante wetten uit te breiden. Naast de in de brief van de staatssecretaris genoemde wetten denk ik aan de Wet milieubeheer en de Wet op de ruimtelijke ordening. Voor de toepassing van de Wet milieubeheer zou de minister van Verkeer en Waterstaat of de minister van VROM als bevoegd gezag kunnen optreden.

Ook zijn wij van mening dat in het kader van de actuele discussie rond de vijfde nota ruimtelijke ordening beleidsuitspraken gedaan moeten worden over de ruimtelijke ordening voor dat deel van de EEZ waarover Nederland regels en bevoegdheden kan laten gelden. Ik overweeg – uiteraard afhankelijk van het antwoord van de staatssecretaris – om op dit punt een motie in te dienen.

Zolang een en ander nog geen rechtskracht heeft, kan wellicht via koninklijke besluiten een aantal ontwikkelingen voorlopig worden dichtgetimmerd. Is dat juist? Kunnen wij, net als een gemeente een voorbereidingsbesluit kan nemen, ook voor de EEZ een besluit nemen – waardoor de situatie eigenlijk bevroren wordt – ter voorbereiding op een aantal beleidsontwikkelingen op het gebied van milieubeheer en ruimtelijke ordening?

□

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Het onderhavige wetsvoorstel tot de instelling van een exclusieve economische zone heeft de instemming van de CDA-fractie. De instelling ervan is gewenst om optimaal gebruik te kunnen maken van de mogelijkheden die het in 1982 in Montego Bay tot stand gekomen verdrag van de VN inzake het recht van de zee biedt, met name op het gebied van de handhaving van internationale milieuvorschriften die gelden voor de zeescheepvaart. Eveneens is de EEZ in lijn met afspraken tussen Nederland en andere Noordzeelanden over maatregelen tegen illegale olie-lozingen op zee. De exclusieve economische zone is van belang voor meer zaken. Voorbeelden hiervan zijn behoud en beheer van levende en niet levende natuurlijke rijkdommen van de wateren boven de zeebodem alsmede de exploitatie en exploratie daarvan. De uitdagingen op het gebied van wetgeving zijn legio. Andere woordvoerders hebben daarover al gesproken. De EEZ betreft ook de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden en installaties, anders dan voor de winning van bodemrijdommen.

In het voorliggende stuk stond, zoals de woordvoerder van de PvdA al zei, dat er geen plannen op dit vlak aan de orde waren. Die stelling is inmiddels wel achterhaald. In de nota naar aanleiding van het verslag worden twee initiatieven met naam en toenaam genoemd. De eerste is de bouw van een experimenteel windmolenpark in de territoriale zee en de tweede de reeds veel genoemde zendinstallatie van Delta Radio. Een inmiddels uitgebracht advies van de interdepartementale commissie Noordzeeaangelegenheden stelt heel duidelijk dat zowel om veiligheidsredenen – met name de luchtvaart – als om milieuredenen het onwenselijk is zonder vergunning in het Nederlandse deel van de Noordzee te bouwen.

Met name op het vlak van zendmasten vrees ik dat het niet bij dit ene initiatief zal blijven in de nabije toekomst. Wij hebben al vaker gediscussieerd over frequenties in Nederland. Wij zullen dit binnenkort weer doen inzake het hoog of laag vermogen van middengolfzenders. De maatschappelijke druk rond storingen die optreden door deze

zenders, wordt groter en groter. Bij Delta Radio werd bijvoorbeeld gesteld dat de exploiterende zender daarvoor verantwoordelijk is en afdoende maatregelen moet nemen. Dat soort zenders zoekt nu naar andere mogelijkheden. Het gaat verder dan radiozenders alleen. Ook op het gebied van GSM op scheepvaartroutes zijn zeer snel tal van ontwikkelingen te verwachten.

De CDA-fractie vindt het dan ook van het grootste belang dat de bestaande juridische leemte zo snel mogelijk verdwijnt. De EEZ is hiertoe een eerste stap in de goede richting. Hiermee zijn wij er absoluut niet. De EEZ is een soort kapstok die ons rechtsmacht geeft buiten de 12-mijlszone. Verschillende wetten zullen wij daarop nu van toepassing moeten verklaren teneinde daadwerkelijk die rechtsmacht te kunnen gebruiken.

Wij zouden tot de toepassing van enkele wetten kunnen overgaan, met name wetten die gericht zijn op die zendmasten, omdat dat probleem zeer acuut is. Het probleem is dat de inwerkingtreding lang duurt. Het is de vraag of wij die tijd voor de mast van Delta Radio nog wel hebben. Het is ook zeer de vraag of de oplossingen die vanochtend door de staatssecretaris in haar brief zijn aangedragen, waarbij ik haar hartelijk dank voor haar snelle antwoord, juridisch voldoende soelaas bieden. Kan de staatssecretaris bevestigen of op basis van de voorgestelde constructie waarbij de Wet beheer rijkswaterstaatswerken wordt gekoppeld aan de Wet installaties Noordzee al of niet voldoende is om een MER-onderzoek af te dwingen? Daarover bestaat nogal wat onduidelijkheid. Kan de staatssecretaris aangeven of de WBR die met name constructies in de bodem behandelt, zoals het vastleggen met kabels, wel voldoende specifiek is? Biedt deze wet straks misschien te weinig echte mogelijkheden voor zendinstallaties?

Kan de staatssecretaris bovendien aangeven of zij vindt dat belangen op het gebied van veiligheid en visserij alsmede de belangen van andere landen wel voldoende worden meegenomen in de door haar voorgestane constructie? Kan de staatssecretaris, en dat is heel belangrijk, aangeven of de voorgestelde constructie wel afdoende weigeringsgrond bezit om daadwer-

Eurlings

kelijk iets te kunnen ondernemen tegen ongewenste ontwikkelingen?

Benadrukt de staatssecretaris op basis van al deze twijfels in haar brief van vanochtend zo sterk dat het om een voorlopige reactie gaat en dat er op dit moment geen enkele andere oplossing wordt uitgesloten? Als de genoemde twijfels inderdaad bewaarheid blijken te worden, zullen wij niet op het toepasbaar worden van wetten kunnen wachten als er het nodige gebeurt rond die zendmasten. Mochten die twijfels bewaarheid worden, dan ben ik er een groot voorstander van specifiek voor de zendmasten in de Noordzee noodwetgeving te maken. Deze noodwetgeving dient een goede afweging te waarborgen van alle belangen, weigeringsgronden te bevatten en mogelijkheden te bieden tot het opleggen van onderzoek. Kortom, zij dient een beter juridisch kader te bieden voor het initiatief van Delta Radio, maar vooral voor al die initiatieven die wij op korte termijn kunnen verwachten.

Voor al die andere bouwwerken in de Noordzee is het dringend noodzakelijk dat wij ons heel goed bezinnen op de manier waarop wij relevante wetgeving zo snel mogelijk buiten de 12-mijlszone van toepassing verklaard kunnen krijgen. Ik sluit mij daarbij aan bij de opmerkingen op dit punt van de woordvoerders van andere fracties.

□

De heer **Blaauw** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Het moet mij van het hart dat ik het merkwaardig vind dat wij een wetsvoorstel behandelen waarvan beide ondertekenaars niet aanwezig zijn. Uiteraard heb ik geen enkel bezwaar tegen de staatssecretaris – ik heb zeer goede gevoelens over haar – maar de minister van Buitenlandse Zaken was de eerste en de minister van Verkeer en Waterstaat de tweede ondertekenaar. Eigenlijk hadden ze hier moeten zijn.

De **voorzitter**: Misschien is het goed dat ik u zeg dat het kabinet zelf bepaalt wie in de Kamer een wetsvoorstel verdedigt, tenzij de Kamer uitdrukkelijk een bepaalde bewindspersoon noemt.

De heer **Blaauw** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Ik heb inderdaad overwogen of ik u zou vragen met een maatregel duidelijk te maken dat

wij die ministers willen zien. Ik heb echter mijn knopen geteld en gemerkt dat er inmiddels vele jaren zijn verlopen en dat wij door zo'n maatregel wel eens in de situatie zouden kunnen komen dat wij dit wetsvoorstel niet meer voor de zomer kunnen behandelen. Ik ben met het oog hierop verheugd dat de staatssecretaris hier nu is, maar ik handhaaf mijn opmerking over het normale verkeer tussen Kamer en regering.

Dit onderwerp ligt mij extra na aan het hart, omdat ik in het verleden deel heb kunnen nemen aan vergaderingen en conferenties over het tot stand komen van het VN-zeerechtoverdrag. Ik beschouw dit wetsvoorstel dan ook als een sluitstuk. Verder kan ik zeggen dat de fractie van de VVD dit wetsvoorstel in den brede steunt.

Zoals door anderen al is opgemerkt, hebben vele landen de EEZ eerder ingesteld. Het wetgevingstraject heeft in Nederland nogal wat tijd gekost. Dat is opvallend, omdat Iona al in december 1987 heeft geadviseerd. De verklaring die hiervoor wordt gegeven, luidt dat de lange duur mede is veroorzaakt door het feit dat een gezamenlijke aanpak van de Noordzeelanden gewenst was. Dan rijst bij mij echter wel de vraag of België dan geen Noordzeeland is. Doet België niet mee of heeft België een gezamenlijke aanpak van de EEZ geweigerd? Of is de oorzaak het feit dat wij de afbakening van gebieden met de Belgen eigenlijk niet goed rond kunnen krijgen?

Wat de Noordzee in zijn geheel betreft is het eigenlijk een heel aparte zaak, omdat de Noordzee in feite al onder de kuststaten was opgedeeld. Wij zien dan ook dat de EEZ de oude lijnen volgt. Voor Nederland is er dan ook geen sprake van een uitbreiding in geografische zin. De toegevoegde waarde – dat is ook genoemd door de andere woordvoerders – is voor Nederland de mogelijkheid om in bepaalde ernstige gevallen te kunnen optreden tegen overtredingen door buitenlandse schepen van het Marpol-verdrag, zoals verontreiniging van de zee door lozing. Ik sluit mij aan bij de vragen over hoe de oplopende schaal voor ernstige of niet ernstige verontreiniging van de zee eruitziet.

Mevrouw de voorzitter! Binnen de EEZ bezit de kuststaat soevereine rechten over de exploratie en

exploitatie, het behoud en het beheer van de levende en niet levende natuurlijke rijkdommen van de wateren boven de zeebodem en van de zeebodem en de ondergrond daarvan. Verder is een land soeverein in de economische exploitatie en exploratie van de zone, zoals de opwekking van energie uit water, stroming en wind. In de EEZ blijven – dit naar aanleiding van de opmerking van collega Eurlings – de vrijheid van scheepvaart, de vrijheid van overvliegen en de vrijheid om onderzeese kabels en pijpleidingen aan te leggen, onaangetast. Dit komt allemaal voort uit het VN-zeerechtoverdrag en het is ook in de memorie van toelichting op het wetsvoorstel gemeld. Artikel 56 is hier relevant. Later is artikel 56 ook in de nota naar aanleiding van het verslag gememo-reerd. De kuststaat heeft rechtsmacht ten aanzien van de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen. Deze bepaling heeft voornamelijk betrekking op zaken die ofwel van invloed zijn of kunnen zijn op de scheepvaart ofwel op zaken die van invloed zijn of kunnen zijn op natuurlijke rijkdommen. Daarbij moet met name worden gedacht aan boorplatforms, onderzoekplatforms, zendmasten en soortgelijke bouwwerken. Als nu een kuststaat de soevereine macht heeft over het continentaal plat, dat toch eigenlijk samenvalt met de EEZ, dan is toch ook wetgeving met directe werking op dat gebied mogelijk? Daar hoeft dan toch niet allemaal nieuwe wetgeving voor te worden gecreëerd?

Zendmasten zouden voor de veiligheid een probleem zijn, maar is dat nu echt zo? Artikel 211, eerste lid, geeft aan dat de kuststaat moet bevorderen dat er routeringsstelsels voor de scheepvaart komen. Volgens mij staan er dus heel wat zaken in waar de regering wel degelijk kan optreden.

Nog een enkele opmerking over de stralingsgevaaren die worden genoemd. Het is wel eens nuttig als je de krant net op tijd krijgt, want ik heb net gelezen dat het een dubbele antenne wordt waarvan de onderste in feite als een spiegel optreedt, zodat er een bundeling richting Engeland optreedt. In dat geval is de straling naar beneden dus heel anders dan je zou verwachten. Dit soort zaken zouden wij graag willen weten, omdat die samenhangen met

Blaauw

veiligheid, gezondheid en wat dies meer zij. Wellicht kan de staatssecretaris daar nog wat dieper op ingaan.

Voorzitter! Er is al veel gezegd en gedeeltelijk sluit ik mij daar wel bij aan. Het is allemaal heel goed doorgesproken in de nota naar aanleiding van het verslag en in de memorie van toelichting, maar ik denk dat wij nu voor een punt staan waarop wij ons moeten afvragen of alles is toegestaan wat niet verboden is of dat alles verboden is wat niet is toegestaan!

□

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! De SGP juicht de instelling van een exclusieve economische zone voor de 200-mijlszone rond de kust van Nederland toe. Zo wordt het voor Nederland immers mogelijk om op het Nederlandse deel van het continentaal plat, dat samenvalt met de toekomstige EEZ, meer rechten uit te oefenen dan vroeger mogelijk was. Immers, het verdrag brengt met zich dat het Koninkrijk soevereine rechten heeft tot exploratie en exploitatie van de EEZ, behoud en beheer van natuurlijke rijkdommen en opwekking van energie en ook krijgt het Koninkrijk rechtsmacht ten aanzien van de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen. Ook dat is bij de huidige tendens van het zeewaarts bouwen een belangrijke zaak. Bovendien spelen nog zaken als wetenschappelijk zeeonderzoek en bescherming en behoud van het mariene milieu, waarlijk zeer aangelegen onderwerpen! Wij stemmen daar dus mee in, maar hebben nog wel enkele vragen en opmerkingen.

In de eerste plaats heeft het ook ons zeer verbaasd waarom Nederland zo laat is met de instelling van een EEZ. Mevrouw de voorzitter! Ik ben het wel met u eens dat de regering zelf beslist door wie zij zich hier laat vertegenwoordigen, maar ik moet toch ook zeggen dat het een goede gewoonte is dat zeker de eerste ondertekenaar van een wetsvoorstel het voorstel hier verdedigt, maar tot mijn verwondering is die niet aanwezig. Het was mij in ieder geval niet bekend dat hij verhinderd was, anders had ik daar wellicht nog wel een opmerking over gemaakt.

De **voorzitter**: Ik ben het met u eens dat het de gewoonte is, maar ik wilde mijn opmerking maken omdat de staatssecretaris er natuurlijk zit. Verder hoeft u van mij geen tegenspraak te verwachten op dit punt!

De heer **Van den Berg** (SGP): Ik ben uiteraard zeer blij met de aanwezigheid van de staatssecretaris, maar ik vond dat ik die formele opmerking toch wel mocht maken, want een aantal zaken richt zich toch in het bijzonder tot het ministerie van Buitenlandse Zaken.

Ik constateer dat veel staten al tot instelling zijn overgegaan in de tijd dat over het VN-zeerechtverdrag werd onderhandeld. Zelfs na de ratificatie van dat verdrag in 1994 heeft het nog bijna drie jaar moeten duren voordat het voorstel aan de Kamer werd aangeboden zodat het nu pas plenair kan worden afgehandeld. In de nota naar aanleiding van het verslag wordt niet meer opgemerkt dan dat het vinden van een juridisch kader veel tijd heeft gevegd. Ja, dat vind ik met permissie toch eigenlijk een doodoener. Is er tijdens de totstandkoming van het zeerechtverdrag niet over nagedacht? Of acht de Nederlandse regering spoed toch niet zo erg hard nodig? Ook het verbindend verklaren van andere wet- en regelgeving had allang voorbereid kunnen worden. Wij lopen nu tegen een aantal juridische vragen op die allang eerder overwogen hadden kunnen worden.

Wat het internationale aspect betreft, merk ik op dat België nog niet is overgegaan tot een EEZ. Betekent dat dat wij geen aaneensluitend net van economische zones krijgen? Wat is daarvan de achtergrond? Heeft dat nog consequenties voor de bestrijding van ongevallen of milieuverontreiniging ter zee? Hier is internationaal samenwerken per definitie nodig. Het lijkt mij nadelig als de bevoegdheden en de wettelijke regelingen per land in aansluitende zones van de zee verschillen. Het lijkt mij in ieder geval een complicerende factor. Ik hoor hierop graag een reactie.

Voorzitter! Ik kom tot een zeer principiële vraag. Nu onze rechtsmacht – als ik dat zo mag noemen – tot dit gebied wordt uitgebreid, is de vraag hoe wij daarmee omgaan. Ik denk aan de juridische aspecten. Ik heb al in mijn inleiding gezegd dat

het geen overbodige luxe is om ons daarover diepgaand te bezinnen. Wij zijn op velerlei terreinen bezig – de praktische voorbeelden zijn er – met de mogelijkheden om zeewaarts te bouwen. Ik denk aan een eiland ten behoeve van een alternatieve locatie voor Schiphol, afgezien van de vraag of die binnen of buiten de 12-mijlszone zou komen te liggen. Mijn vraag is – ik kan het uit de schriftelijke voorbereiding niet geheel opmaken – wat de regering van plan is ten aanzien van het in werking doen treden van een adequaat juridisch kader voor deze zone. Er zijn hierover vragen gesteld die ik niet zal herhalen. Ik denk aan de Wet milieubeheer. Wordt die hier verbindend? Welke andere wetten worden verbindend en op welke terreinen? Welke wetgeving gaat hier regels stellen ten aanzien van het al dan niet mogelijk maken en het faciliteren van bouwplannen? Er had voor gekozen kunnen worden om de op dit terrein relevante wet- en regelgeving althans in zoverre voorbereid te hebben, dat ze tegelijk met de inwerkingtreding van de exclusieve economische zone in werking kon treden, zodat geen leemte ontstaat in het juridisch beheer in deze zone. Ik vind het letterlijk en figuurlijk een grote leemte. Dat had toch eerder bedacht kunnen worden. Ik zou heel graag van de regering een overzicht willen hebben – misschien niet direct nu – van de implementatie van de relevante regelgeving – inclusief de termijnen die men daarvoor denkt te nemen – met het oog op het beheer en de juridische regelgeving in deze economische zone. Daarnaast is het de vraag welk beleid wij daar gaan voeren. De heer Stellingwerf wierp terecht de vraag op wat onze visies zijn ten aanzien van de ruimtelijke inrichting van dit gebied. Hij noemde als kader de vijfde nota ruimtelijke ordening. Dat is zeer wel te overwegen. Je zou ook aan een afzonderlijk kader kunnen denken. Ook daarover moet worden nagedacht. Ik denk dus zowel aan de juridische regelgeving als aan het beleid. Op beide heb ik helaas onvoldoende zicht. Dat is een grote leemte, als wij deze rijkswet zonder meer in werking laten treden. Daarin is nog niet voorzien. Wat doet de regering eraan?

Hetzelfde punt speelt ten aanzien van de Nederlandse Antillen en Aruba. Het is een rijkswet en het is

Van den Berg

een verdrag dat voor het gehele Koninkrijk geldt. Ook daar zijn soortgelijke vragen aan de orde. In het verslag wordt daarvan wel iets gememoreerd. Ik ontvang hierover graag nadere informatie.

Voorzitter! Ik kom te spreken over het plan van Delta Radio om twee zendmasten van maar liefst 400 meter hoog met een vermogen van 2 megawatt op 34 kilometer uit de Walcherse kust te plaatsen, in de nabijheid van de beschermde voordelta. Dat is een buitengewoon ongewenst initiatief. Eerder werd toestemming geweigerd om die masten bij Kootwijk te bouwen, vanwege allerlei ruimtelijke en milieuproblemen. Nu zou dit niet tegengegaan kunnen worden. Duidelijk is echter dat er tal van negatieve gevolgen zullen zijn voor natuur, milieu, visserij enz. Kortom, als men die kant al uit wil, is een milieueffectrapportage daarvoor bij uitstek op haar plaats, zij het dat de lacunes in de regelgeving het onmogelijk lijken te maken om die af te dwingen.

Collega Feenstra heeft eerder schriftelijke vragen gesteld. Uit de beantwoording daarvan bleek dat het voorzorgprincipe uit het Osparverdrag hier niet rechtstreeks zou kunnen werken. Toch vragen wij, teneinde geen leemtes te laten ontstaan, om nog eens heel goed na te gaan wat internationale verdragen op dit moment al mogelijk maken. Geldt de vogelrichtlijn hier, om een ander voorbeeld te noemen? Geldt de habitatrichtlijn? Die gelden toch voor de gehele Noordzee? Kunnen daaraan rechtstreeks werkende maatregelen worden ontleend? Zo dit alles niet het geval is en er ongewenste ontwikkelingen dreigen, en de reguliere regelgeving niet tijdig in werking kan worden gesteld, moet wat ons betreft toch wel voor een vorm van noodwetgeving worden gekozen, hoewel wij daar in het algemeen terughoudend in zijn. Graag krijg ik een heel duidelijk antwoord op deze aanvullende vragen.

Ik dank de staatssecretaris voor de brief die wij vanmorgen ontvingen, maar ik heb op dit moment nog twijfels. De Wet beheer rijkswaterstaatswerken is een raamwet en geeft zeker mogelijkheden in combinatie met de Wet installaties Noordzee. Is zij echter toereikend, vooral op het punt van de milieueffectrapportage? Het moment voor

het in werking treden van preventieve maatregelen moet natuurlijk scherp gekozen kunnen worden. Er moeten geen leemten ontstaan waar anderen als het ware in kruipen. Wij krijgen graag antwoord op dit hele complex van vragen.

Stel dat de luchthaven in zee buiten de 12-mijlszone zou komen. Het is dan de vraag of er tijdig voorzien zal zijn in alle juridische aspecten en in de aspecten van ruimtelijke ordening. Mocht een alternatieve locatie in zee in het kader van het TNLI-debat worden gekozen, dan zal dat nog wel de nodige juridische consequenties hebben. Welke wetten zouden dan verbindend moeten worden verklaard, wil de aanleg van een luchthaven in zee in deze zone op een juridisch verantwoorde wijze kunnen plaatsvinden? Mag ik aannemen dat andere staten, indien wij deze kant opgaan, geen bezwaren meer tegen dit soort plannen kunnen aanvoeren? Ik hoor bijvoorbeeld dat er in Engeland bezwaar zou zijn tegen een luchthaven in zee voor onze kust. Als de Nederlandse regelgeving in deze zone van toepassing is, kan men daar formeel geen bezwaar meer hebben, lijkt mij. Het lijkt mij een voor Verkeer en Waterstaat aangelegen punt.

Voorzitter! In de EEZ-regeling wordt niets gezegd over de bestrijding van de illegale drugshandel op zee. In de nota naar aanleiding van het verslag lezen wij dat in het Caribisch gebied gewerkt wordt aan een bilaterale overeenkomst met de VS ter bestrijding van drugshandel, maar dat die op zichzelf niet onder dit pakket valt. Bekend is dat over zee drugsmokkel naar Nederland plaatsvindt. Worden soortgelijke initiatieven voor de Europese kustwateren genomen? Zo nee, welke mogelijkheden zijn er dan nog, wellicht ook in dit kader, om dergelijke initiatieven alsnog te nemen? Ook dit punt lijkt mij zeer relevant.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Net als de andere fracties is ook de fractie van GroenLinks van mening dat het wetsvoorstel een belangrijke bijdrage kan zijn aan de bescherming van de ecologie op zee en van het milieu aldaar. Wij zijn het in die zin eens met de sprekers die hebben

gezegd dat het nogal lang geduurd heeft, in tegenstelling tot hetgeen de heer Hoekema zei. Hij voerde een aantal verzachtende omstandigheden aan. Wij vinden dit een gemiste kans. Als het wetsvoorstel net als in de meeste andere Europese landen eerder was ingediend, hadden wij nu misschien niet in de situatie gezeten waarin wij nu met Delta Radio zitten.

Dit is dus een belangrijke wet, maar het is niet voldoende. Waarom is deze wet belangrijk en waarom zijn ook andere maatregelen noodzakelijk om het milieu te beschermen? Omdat er nogal wat bedreigingen aan komen. Ik heb er al één genoemd. Andere bedreigingen kunnen zijn het eventueel plaatsen van een vliegveld op zee en lozingen op zee. Bovendien denk ik dat er criteria moeten worden ontwikkeld om een project als windmolens op zee te kunnen beoordelen. Deze wet is daarvoor niet afdoende, zoals veel woordvoerders al hebben aangegeven. Er zal meer moeten gebeuren om te komen tot het onmogelijk maken van negatieve milieuontwikkelingen en om een afwegingskader te formuleren waaraan allerlei ontwikkelingen getoetst kunnen worden.

Dit brengt mij bij de vraag die ook door anderen is gesteld: hoe zit het met de Wet voorkoming verontreiniging door zeeschepen en de Wet verontreiniging zeewater? Wanneer worden deze wetten bij de Kamer ingediend, zodat zij besproken kunnen worden? De heer Van den Berg heeft terecht gezegd dat wetten naadloos op elkaar zouden moeten aansluiten. Er mag geen lacune ontstaan die problemen kan veroorzaken bij het aanpakken van lozingen en dumpingen op zee. Met de huidige wetgeving blijkt het al heel moeilijk om lozingen en dumpingen binnen de 12-mijlszone aan te pakken. Het is des te belangrijker dat snel regelgeving ontstaat voor het gebied buiten die zone.

Gezien de discussie over alle mogelijke dreigingen voor de zee is het noodzakelijk om een koninklijk besluit op te stellen en in de Kamer te bespreken. Wij denken dat de bestaande wetgeving, die nu van toepassing is op het land, ook van toepassing kan zijn op de zee. Wij denken dan met name aan de Wet milieubeheer, de Natuurbeschermingswet en de Wet op de ruimtelijke ordening. Zo'n KB kan in ieder

Van der Steenhoven

geval op de middellange termijn een waarborg bieden ten aanzien van de door mij genoemde ontwikkelingen. Op korte termijn is echter een noodwet noodzakelijk, bijvoorbeeld in verband met Delta Radio. Die ontwikkeling moet een halt worden toegeeroepen. Wij vragen de staatssecretaris expliciet naar haar mening over dat project van de Deltazendmasten. Ik denk hierbij aan het negatieve advies van Icona, maar ook aan de brief die de staatssecretaris inderdaad vrij snel aan de Kamer heeft gestuurd. Wij vragen ons af wat de opvatting van de regering is op dit punt. Is zij met een meerderheid van de Kamer van mening dat het plaatsen van die zendmasten een ongewenste ontwikkeling is? Dan moet de regering dat wel helder op tafel leggen en het advies van Icona daarbij heel serieus nemen.

De staatssecretaris heeft in haar brief aangegeven dat het aanpassen van de bestaande wetgeving aan deze situatie wellicht niet genoeg is. In de laatste zin houdt zij wel degelijk de mogelijkheid open om te komen tot een noodwet. Ook wij denken dat het aanpassen van de bestaande wetgeving niet voldoende is en dat een noodwet noodzakelijk is. Wij vernemen graag van de staatssecretaris hoe zij de ontwikkeling rond de zendmasten denkt te kunnen keren en welke juridische maatregelen daarvoor nodig zijn.

□

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Mevrouw de voorzitter! Ik dank de woordvoerders voor hun uitgebreide inbreng, bestaande uit een veelheid van vragen en onderwerpen. Enkele vragen vallen onder de portefeuille van de minister van Buitenlandse Zaken. Ik zal trachten die zo goed mogelijk te beantwoorden. Maar ik hoop dat men het mij vergeeft als ik niet volstrekt volledig ben in mijn beantwoording. Indien nodig zal ik de Kamer nadere beantwoording later alsnog doen toekomen.

Het voorliggende voorstel van rijkswet maakt gebruik van mogelijkheden die het verdrag inzake het zeerecht aan kuststaten biedt om een exclusieve economische zone in te stellen. Het verdrag dat in 1982 tot stand is gekomen, maar pas in 1994 van kracht is geworden, biedt een omvattende codificatie van het recht van de zee. Nederland heeft dit

verdrag drie jaar geleden geratificeerd.

De exclusieve economische zone is voor het Koninkrijk in de eerste plaats van belang vanwege de extra mogelijkheden tot handhaving van internationale voorschriften die voor zeescheepvaart ten aanzien van het lozen en dumpen van afvalstoffen in zee gelden. Recente ontwikkelingen, zoals met betrekking tot de beoogde oprichting van zendmasten in zee en de discussie betreffende de bouw van een vliegveld in zee, maken echter dat de exclusieve economische zone ook in verband met andere aspecten van belang kan zijn.

Welke rechten heeft een kuststaat in de EEZ? Dat zijn soevereine rechten ten behoeve van de exploratie en de exploitatie en het behoud en beheer van de levende en niet levende natuurlijke rijkdommen, vis, olie, gas en zand en grind, van de zee, de zeebodem en de ondergrond. Daarnaast zijn er soevereine rechten met betrekking tot andere activiteiten voor economische exploitatie en exploratie van de EEZ, zoals opwekking van energie uit water, stroming en winden. Ik denk in dit verband niet alleen aan de windmolens, maar ook de stroomturbines waarover de heer Herbergh in zijn inbreng sprak. Ten slotte is er rechtsmacht ten aanzien van de bouw en het gebruik van kunstmatige eilanden, installaties en inrichtingen en ten aanzien van wetenschappelijk onderzoek op zee en de bescherming en het behoud van het mariene milieu. Dit maakt dat meer factoren bij de afweging betrokken kunnen worden.

De EEZ vormt de basis voor nadere regelgeving met betrekking tot de zendmasten. Deze wet is echter niet voldoende om de Nederlandse wetgeving direct van toepassing te verklaren.

De heer **Blaauw** (VVD): Voorzitter! De staatssecretaris noemt bij haar opsomming niet de zendmasten. Op pagina 11 van de nota naar aanleiding van het verslag worden ze wel genoemd. Horen ze er nu wel of niet bij?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik vat ze onder installaties en inrichtingen.

Voorzitter! Wat mogen wij van de exclusieve economische zone verwachten? Door deze zone in te stellen maakt het Koninkrijk optimaal

gebruik van de mogelijkheid van het VN-zeerechtverdrag om rechtsmacht te kunnen uitoefenen met betrekking tot een aantal gebruiksfuncties van de zee. Daarvoor is dit wetsvoorstel het beste juridische kader. De opvattingen mogen niet te hoog gespannen zijn, met name niet omdat er toch maar beperkte mogelijkheden zijn. Een van de oorspronkelijke redenen is geweest om met dit wetsvoorstel schepen die een illegale lozing hebben gedaan, daadwerkelijk op zee aan te pakken. Het VN-zeerechtverdrag legt hiervoor echter een aantal tamelijk hoge drempels. Onder andere moet sprake zijn van een opzettelijke lozing met een aanmerkelijke verontreiniging van het mariene milieu of van grote of dreigende schade aan de kustlijn of daarmee samenhangende belangen. Dat doet zich overigens niet zo vaak voor. Voor het geval toch een schip moet worden opgebracht, is de EEZ een noodzakelijk kader. Verwacht mag worden dat ook van een incidenteel optreden grote preventieve werking uitgaat. Het is nu niet mogelijk een schip met een andere vlag op te brengen dat zich in deze zone bevindt. Overigens moet men niet denken dat als men vermoedt dat het schip bepaalde activiteiten doet, het direct opgebracht mag worden. Andere regelgeving stelt daarvoor behoorlijk hoge drempels.

Omdat er gedetailleerde vragen over zijn gesteld, is het goed iets te vertellen over de operationele invulling van de handhaving. Een ambtelijke werkgroep heeft daarvoor enkele jaren geleden al een voorbereiding uitgevoerd. Daarbij zijn onder meer de mogelijkheden en onmogelijkheden van het juridische instrumentarium van de EEZ krachtens het verdrag van de VN inzake het recht van de zee, het internationaal Marpol-verdrag, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de beoogde Rijkswet instelling exclusieve economische zone besproken. Geconstateerd is onder meer dat voor het toepassen van dergelijke instrumenten binnen de Nederlandse EEZ de exclusieve competentie toekomt aan het openbaar ministerie, in het bijzonder aan de officier van justitie Noordzee in Amsterdam. Uiteraard zullen in het kader van het hierop aan te passen handhavingsplan milieu van de permanente contactgroep handhaving Noordzee

J.M. de Vries

de operationele ondersteuning en de daarvoor vereiste middelen tijdig worden voorbereid.

Verder is uitgebreid met de vertegenwoordiger namens de officier van justitie Noordzee gesproken over de mogelijkheid van het rekening houden met de resultaten van een brainstormdag teneinde te kunnen komen tot een aantal conclusies ten opzichte van opsporing en handhaving. De belangrijkste wijziging zal zijn de mogelijkheid van het openbaar ministerie om binnen een zekere termijn zelf tot vervolging over te gaan, indien de vlaggenstaat waaraan het dossier is toegevoegd, niet tijdig reageert of daar bij herhaling geen gevolg aan geeft. Er komt een aantal mogelijkheden bij, maar het is niet zo dat wij nu bij elke lozing heel makkelijk kunnen optreden. Daarvoor liggen er nog wel enige belemmeringen.

Sedert enkele jaren vindt regelmatig overleg plaats tussen instanties die in omliggende Noordzeelanden met opsporing en handhaving belast zijn. Tijdens de symposia die daar iedere keer aan gewijd worden, wordt informatie uitgewisseld ten behoeve van de onderlinge samenwerking. Eveneens wordt gezien aan welke formele vereisten de staten moeten voldoen om processen-verbaal door te zenden om een succesvolle vervolging mogelijk te maken.

De heer Hoekema heeft gevraagd naar de stand van zaken met betrekking tot het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet op de economische delicten en de Wet verontreiniging zeewater. Dit wetsvoorstel heeft een negatief advies van de Raad van State gekregen. Op dit moment wordt het nader rapport voorbereid. De materie is heel complex. Wij hopen dat wij het wetsvoorstel volgende maand in het kabinet kunnen presenteren. Het bevindt zich in een iets verder stadium dan de heer Hoekema vermoedde.

De heer Stellingwerf heeft gevraagd waar de strafbepalingen geregeld zijn. Deze zijn geregeld in het wetsvoorstel tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Wet op de economische delicten en de Wet verontreiniging zeewater. De strafbepalingen hoeven dus niet apart genoemd te worden.

Er is gevraagd wat moet worden verstaan onder "grote schade". Begrippen als "grote schade", "aanmerkelijke verontreiniging" en "aanzienlijke lozing" zullen in de praktijk moeten worden ingevuld. Ze zijn niet in het VN-zeerechtverdrag gedefinieerd. Er moet nog jurisprudentie over ontstaan.

Vrijwel alle sprekers hebben gevraagd waarom het opstellen van de wetgeving zo lang heeft geduurd. De EEZ kent een voorgeschiedenis van vele jaren, omdat zowel een uitgebreid nationaal als een uitgebreid internationaal besluitvormingstraject doorlopen moest worden. Bovendien is de uitwerking van het met de EEZ samenhangende handhavingsregime voor de bescherming van het mariene milieu zeer complex en hebben wij te kampen gehad met tussentijdse capaciteitsproblemen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hoe kan het dat IJsland in 1979 en Frankrijk en Noorwegen in 1977 al dergelijke zones hebben ingesteld?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Wij hebben gewacht totdat al het internationaal overleg is afgerond. Andere landen hebben de zone reeds ingesteld, maar moesten het VN-zeerechtverdrag nog wel ratificeren. Wij vonden het ordelijker om eerst al het overleg af te ronden en pas op het moment dat duidelijk is waar de grenzen liggen met een wetsvoorstel te komen.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Hebben de landen die eerder een zone hebben ingesteld daar voordeel van gehad? Hebben wij er nadeel van ondervonden dat wij het niet hebben gedaan?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik heb niet het idee dat daar een groot verschil ligt. Voor het continentaal plat hebben wij al wel wetgeving met betrekking tot mijnbouw en visserij. Dat geldt binnen de hele EU. Elders hebben zich in de EEZ activiteiten voorgedaan die wij niet hebben.

Velen hebben vragen gesteld over de plannen van Delta Radio voor het installeren van twee zendmasten buiten de territoriale zone. Ik heb daarover een brief geschreven, waarin ik heb aangegeven op welke manier je op korte termijn tot een zekere regelgeving zou kunnen

komen, waarbij je een breder toetsingskader zou kunnen hebben voor het verlenen van een vergunning voor dergelijke zendmasten.

Het lijkt mij goed eerst de stand van zaken aan te geven. Als men buiten de territoriale zone wil bouwen, dan moet men dat sowieso melden. Dit is gemeld aan Defensie. Defensie meldt het vervolgens aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Mijn wettelijk toetsingskader is de Telecommunicatiewet. Aan de hand daarvan zijn de volgende afwegingen gemaakt. Wij hebben eerst gekeken of het eventueel plaatsen van de zendmasten buiten de territoriale wateren enige hinder geeft voor scheepvaartroutes, maar bij de locaties, zoals die thans zijn uitgezocht, is dat niet het geval. Wij hebben ook bekeken in hoeverre er hinder zou kunnen zijn voor eventuele luchtvaartroutes. Daarbij liepen wij vooruit op een eventueel eiland in zee, waarop een luchthaven zou kunnen worden gevestigd. Ook daar is rekening mee gehouden. Nu moet er nog internationale frequentieafstemming plaatsvinden. Dat is een internationaal traject dat via de ITU verloopt. Ik verwacht dat daarover in juni uitsluitel komt. Pas als die toestemming er is, kan ik de vergunning uitgeven.

Daarnaast wordt nog naar twee andere zaken gekeken. Daarover zijn twee rapporten geschreven. Het gaat daarbij over de kwestie van de zenderstoring per frequentie voor bijvoorbeeld het scheepvaartverkeer of het verkeer in de luchtvaart. Voor het scheepvaartverkeer heeft de KEMA een rapport opgesteld. Voor de luchtvaart doet de NLR dat. Deze rapporten worden momenteel door het ministerie beoordeeld. Daarbij wordt bekeken of er storing plaatsvindt, in hoeverre dat onaanvaardbaar is en welke aanpassingen nodig zijn, alvorens kan worden overgegaan tot vergunningverlening. De veiligheid van de scheepvaart of die van de luchtvaart mogen niet in het geding komen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Ik ben blij dat deze zaken aandacht krijgen. Ik heb begrepen dat men goed on speaking terms is met Delta Radio. Dat is, gelet op de onduidelijke juridische situatie, van groot belang, maar de crux is of wij de mogelijkheid hebben om dingen af te

J.M. de Vries

dwingen. Kunnen wij weigeren? Hebben wij goede weigeringsgronden? Kunnen wij een milieu-effectrapportage afdwingen? Kunnen wij zaken als bijvoorbeeld de luchtveiligheid afdwingen, met name als het om de storing gaat? Hebben wij echt een stok in handen om bepaalde ontwikkelingen tegen te gaan, of zijn wij afhankelijk van een goede afstemming met zo'n radiozender? Is het mogelijk om buiten de 12-mijlszone toch een zender aan te leggen, ook als wij uiteindelijk geen overeenstemming bereiken?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Ik heb een weigeringsgrond op basis van de Telecommunicatiewet. Als ik geen internationale frequentiecoördinatie krijg, dan gaat het niet door. Ik had overigens een zorgvuldig verhaal voorbereid, gebaseerd op de verschillende stadia, maar de Kamer wil alle antwoorden tegelijkertijd. Ik geef nu aan welke wettelijke middelen ik op dit moment in handen heb en hoe de procedure thans verloopt.

Als de storing van het scheepvaart- of luchtvaartverkeer onaanvaardbaar en onoplosbaar zou zijn, dan is dat een weigeringsgrond. De vraag die in dit kader leeft, is of ik gebaat zou zijn bij een breder toetsingskader. Ik heb op dit moment geen mogelijkheid om milieufactoren wettelijk mee te wegen. Ik kan alleen kijken naar de hinder voor scheepvaartroutes, luchtvaartroutes en frequenties. Dat zijn mijn wettelijke middelen. Aan de hand daarvan kan ik bepaalde vergunningsvoorwaarden hanteren. Ik kan een bepaalde vergunning ook niet toekennen. Het zou wel goed zijn – dat staat ook in de brief en in het Icona-advies – als ik andere factoren zou kunnen meewegen. Als je alleen maar een weigeringsgrond wilt, dan hoef je ook geen toetsingscriteria te hebben, want dan kun je gewoon opschrijven dat je nooit iets in zee wilt. Dan hoef je dat ook niet te vragen. Gesteld dat er wel activiteiten plaatsvinden, dan kan het belangrijk zijn dat je, buiten het beschikbare wettelijke kader, meerdere factoren kunt afwegen, zoals de consequenties voor het mariene milieu, de visserij en de vogels. Dan zal ik additionele wetgeving in stand moeten houden. Dat betekent dat ik in bepaalde gevallen, als dingen zijn getoetst en

geen grond voor belemmering zijn, wel een vergunning geef. Het heeft echter weinig zin om toetsingscriteria aan te leggen als je op grond daarvan geen voorwaarden kunt stellen of een vergunning niet kunt weigeren. In die volle breedte is het wel nodig. Als het uitgangspunt is dat er alleen maar kan worden geweigerd, hoeven wij ook niet de moeite te nemen om een toetsingskader te maken. Dan moeten wij maar meteen helder zijn. Ik denk ook niet dat dat uw bedoeling is.

De heer **Eurlings** (CDA): Waarom is het belangrijk een weigeringsgrond te hebben? Dat is belangrijk om te zorgen dat je tot een goede afweging komt en dat je daadwerkelijk onderzoek kunt opleggen en alle relevante dingen, dus ook milieu-effectrapportages en dergelijke, in je afweging mee kunt nemen. Is de staatssecretaris niet met mij van mening dat, met name gelet op de snelheid van de ontwikkelingen in de telecombranche, het zeker bij deze zendinstallaties van heel groot belang is dat wij die stok in handen krijgen om inderdaad te zorgen dat wij bijvoorbeeld bij GSM-masten op zee en bij andere frequenties, met golffrequenties op zee, een middel in handen krijgen om een goede afweging af te dwingen, in plaats van dat wij afhankelijk zijn van allemaal dingen die ons min of meer overkomen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik zou het toch breder willen zien dan alleen zendmasten. Uiteindelijk zijn er meer initiatieven, zoals windturbineparken, turbines om uit stroom elektriciteit op te wekken, een luchthaven in zee of eilanden voor andere activiteiten. Ik zou in de wetgeving niet alleen voor zendmasten of andere masten, maar voor allerlei activiteiten die op zee plaatsvinden een toetsingskader willen hebben, waarmee ik meer kan bereiken dan met hetgeen ik nu in handen heb. Op dit moment is de aandacht inderdaad gericht op Delta Radio en op hetgeen in de telecomsector gebeurt. Over een jaar kunnen dat echter weer andere bezigheden zijn, waarvoor ik evenzeer een breed toetsingskader wil hebben.

De heer **Eurlings** (CDA): Bent u dan niet van mening dat op al die vlakken er sprake moet zijn van afdwingbaarheid, dus van een

weigeringsgrond? Op welke manier denkt u tot een goed wettelijk kader te komen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik ga er niet op voorhand van uit dat ik alleen dingen kan afdwingen als ik een weigeringsgrond heb. Bij een vergunning moet men voldoen aan bepaalde voorwaarden. Een vergunning kan dus alleen uitgegeven worden als aan die voorwaarden is voldaan. Een van die voorwaarden kan zijn dat je geen hinder geeft en dat je de natuur of de zee niet schaadt. Ik wil dus een aantal voorwaarden, waarbij eventuele activiteiten op zee ook goed getoetst kunnen worden, zodat bekend is dat geen schade wordt veroorzaakt. Aangezien altijd nog een vergunning moet worden verleend – het is niet zo dat iedereen zomaar iets in de zee kan beginnen – wil ik een helder toetsingskader hebben, want ik vind dat je ook als overheid helder moet maken waaraan mensen bij welke activiteiten moeten voldoen, willen zij iets mogen doen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Wij zijn nu al een tijd bezig, maar ik meen dat wij de kern nog steeds niet beantwoord hebben gekregen. De kern van de zaak is dat er een toetsingskader moet komen. Wij hebben echter geen adequate wetgeving die de staatssecretaris die gelegenheid tot toetsing biedt. Daarom is de vraag van de Kamer, bijna unaniem, op welke termijn en in welk wettelijk kader de staatssecretaris komt tot zo'n toetsingskader die haar de mogelijkheid tot afweging en eventueel tot weigering biedt. Dat is er nu niet. Wat gaat u doen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het wordt mij wat moeilijk gemaakt. Ik was namelijk bezig met mijn betoog. U interrumpeert al na het eerste blokje, waarin ik de huidige stand van zaken weergeef en aangeef wat mijn huidige kader is. Nu wilt u onmiddellijk het antwoord hebben.

De **voorzitter**: Misschien kunnen wij afspreken dat u dit onderwerp beantwoordt, dan kunnen er daarna vragen worden gesteld. Mijnheer Herrebrugh, u heeft een andere vraag?

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Op het

J.M. de Vries

toetsingskader kan ik terugkomen in tweede termijn.

De **voorzitter**: Ik ging er wel van uit dat als ik zo ruimhartig interrupties toesta, er geen tweede termijn nodig is.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Die mogelijkheid wil ik niet uitsluiten. Ik had echter een paar korte technische vragen, die misschien meteen beantwoord hadden kunnen worden.

De **voorzitter**: Ik denk dat de staatssecretaris dit onderwerp eerst maar verder moet beantwoorden. Daarna kunnen wij dan kijken of er nog vragen zijn.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! De Kamer kwam met de vraag of een noodwet mogelijk zou zijn. Ik weet niet of wij nu in een soort rampensituatie verkeren of dat er snelle wetgeving nodig is. Ik heb in ieder geval één mogelijkheid aangegeven om de milieuaspecten van het oprichten van een dergelijke installatie te toetsen, namelijk via artikel 3 van de Wet installaties Noordzee. Ik stel mij voor in een AMvB de Wet beheer rijkswaterstaatswerken van toepassing te verklaren. Dat kan in betrekkelijk korte tijd en dat geeft mij de mogelijkheid om ook de milieufactoren mee te wegen. Die mogelijkheid heb ik nu niet. Overigens heeft Delta Radio zelf een onderzoek laten instellen naar de effecten van de installatie op het milieu. Daarvan is een rapport uitgebracht. Wellicht vindt de Kamer deze maatregel te mager, omdat het om veel meer gaat dan alleen om zendmasten. Het gaat ook om eilanden, windmolenparken, etc.

In dit kader wijs ik op het volgende. In de Vierde nota waterhuishouding is één van de beleidsvoornemens het juridisch kader voor de Noordzee uit te breiden om een breder toetsingskader te creëren. Daarnaast wijs ik erop dat Icona in juni 1998 voor de eerste maal heeft gesproken over Delta Radio en in oktober een conceptadvies hierover heeft uitgebracht. Een definitief advies heeft Icona met mij op 22 januari besproken. Ook Icona constateert dat het juridisch instrumentarium ontbreekt om een goede afweging te maken bij activiteiten buiten de 12-mijlszone. Interdepartementaal wordt onder-

zocht – het departement van Verkeer en Waterstaat is voortrekker wat dit betreft – welk instrumentarium het beste ontwikkeld kan worden. Het huidige toetsingskader is inderdaad veel te mager. Het gaat nu toevallig om een frequentie, maar bij een windmolenpark zal het veel ingewikkelder zijn, want daar komen de frequentie en straling en dat soort zaken er niet aan te pas en dan gaat het alleen nog om het hinderen van de zeevaartroute.

De heer Van den Berg wilde weten wanneer alles klaar zal zijn. Het zal niet eenvoudig zijn om te bepalen welke wet van toepassing verklaard moet worden. De Wet milieubeheer is een typisch op het land toegeschreven wet. Het is dus de vraag of dat het geschikte kader is of dat toch verwezen moet worden naar andere wetten. Ik heb de Kamer, vanwege de geringe tijd die ik had na het verzoek van dinsdag, slechts één mogelijkheid voor de korte termijn kunnen aanreiken. Het is de vraag of dat de beste mogelijkheid is. In ieder geval is er voor de korte termijn een toetsingskader. Het ligt in de bedoeling om dit jaar – wij zijn bijna klaar met het voorbereidend onderzoek – een uitgebreider kader te bieden, waarmee in de volle breedte elke activiteit op de Noordzee in die exclusieve economische zone kan worden afgewogen. Ik kan nu echter nog geen antwoord geven op de vraag via welke wet dit wordt geregeld.

De **voorzitter**: Bent u hiermee tot een afronding van de beantwoording op dit punt gekomen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ja, ik denk dat ik hierop in hoofdlijnen ben ingegaan.

De **voorzitter**: Dan kan ik nu het woord geven aan de heer Van den Berg, die al met een interruptie begonnen was.

De heer **Van den Berg** (SGP): U hebt gezegd dat in juni waarschijnlijk het moment is aangebroken om beslissingen te nemen. Welke garantie is er dat er in juni een adequaat wettelijk kader ligt? Mijn grote vrees was en is dat er leemtes in de wetgeving kunnen ontstaan. Wat denkt u daaraan te doen? U hebt het nu over plannen die op z'n vroegst eind van het jaar kunnen zijn uitgewerkt, onder andere vanwege

implementatie van wetgeving. Ik dring aan op snelheid.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik meen dat u hiermee iets anders bedoelt. Bedoelt u dat er eigenlijk wetgeving moet komen, waarmee nu nog voor Delta Radio de afweging gemaakt kan worden?

De heer **Van den Berg** (SGP): Dat bedoel ik ook, maar mijn vraag was tevens gericht op andere zaken. Er kan in die tussentijd van alles gebeuren. Ik ben bang dat er een leemte ontstaat.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik kan wat Delta Radio betreft op dit moment ook juridisch niet aangeven welk wettelijk kader zal gelden. De procedure loopt al heel lang. Wij hebben duidelijk afgesproken aan welke voorwaarden Delta Radio moet voldoen en daar vielen die milieuvoorwaarden niet onder. Het is nog niet duidelijk in hoeverre ik Delta Radio nog additionele vereisten kan opleggen en of er nadere besluitvorming over het huidige wettelijke kader voor juni zal plaatsvinden, los van de besluitvorming en de voorwaarden zoals thans gesteld zijn voor de coördinatie en de hinder van scheep- en luchtvaartverkeer. Dat laat onverlet dat ik, voor het geval zich nieuwe initiatieven zouden voordoen, zo snel mogelijk een kader in handen wil hebben om een bredere toetsing te doen. Dat kader is de algemene maatregel van bestuur, waar ik in mijn brief over sprak, die op korte termijn de mogelijkheid tot een bredere afweging biedt. Overigens kan deze algemene maatregel van bestuur, als deze eenmaal van kracht is, slechts drie maanden duren. Daarna moet een wetsvoorstel zijn ingediend. De AMvB is in feite de opmaat naar een volwaardig wetsvoorstel waarin die zaken geregeld worden. In hoeverre dat voor een besluitvorming in juni in het onderhavige geval relevant is, kan ik op dit moment niet zeggen. Ik hecht er wel aan, een en ander zo snel mogelijk te doen om in ieder geval nieuwe initiatieven breder te kunnen afwegen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik hoorde de staatssecretaris net zeggen dat het onderzoek naar de lucht- en scheepvaartveiligheidsaspecten is uitgevoerd en dat daaruit

J.M. de Vries

geen overwegende bezwaren naar voren zijn gekomen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat heb ik niet gezegd. Er is door de KEMA onderzoek gedaan naar de storing van het scheepvaartverkeer en door de NLR naar de storing van het luchtverkeer. Ik bedoel dan niet de route, maar het verkeer per frequentie. Deze rapporten zijn pas klaar en worden nu door ons beoordeeld. Wij zullen moeten bekijken in hoeverre die rapporten daarvoor onaanvaardbare hinder opleveren en in hoeverre eventueel additionele voorwaarden gesteld moeten worden aan de zendinstallatie om dat te voorkomen.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Is ook onderzoek gedaan naar de navigatietechnische veiligheid?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: De scheepvaartroute is bekeken. Daarbij is rekening gehouden met de keuze van de locatie.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Ik vind dat een beetje eigenaardig. Ik heb juist vanuit de scheepvaartwereld een opmerking gekregen. De locatie is gelegen in de buurt van het scheepsscheidingsstelsel in Zuid alsmede op een betrekkelijk korte afstand van het ankergebied Maasmond. Gezien het feit dat de scheepvaart de neiging heeft om bij navigeren in te plotten op een object ter plekke en daarop aan te sturen, krijg je een concentratie van verkeer op een plek waar al een scheepsscheidingsroute aanwezig is en verder ook nog het ankergebied Maasmond. Het beleid van Rijkswaterstaat is juist om spreiding van scheepvaartverkeer te bewerkstelligen. We krijgen hier juist een concentratie. Een dergelijke locatie en concentratie is juist in strijd met het beleid dat Rijkswaterstaat voert. Het verbaast mij dat u op basis daarvan een gunstig oordeel heeft over de verkeers- en navigatieaspecten van het object.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Bij de fysieke scheepvaartroute is heel goed gekeken of plaatsing van een dergelijke zendinstallatie geen hinder voor het scheepvaartverkeer geeft. Ik moet hier afgaan op de beoordeling van deskundigen. Zij hebben er geen belang bij om het op de ene of de andere plaats te doen. Bij het verkeer

tussen schepen bekijken wij of daar storingen van de radar op kunnen treden, zodat schepen niet de informatie krijgen die zij nodig hebben, bijvoorbeeld bij mist of in drukke situaties. Wij kijken of dat een reden zou kunnen zijn om vergunningsvoorwaarden te stellen of misschien zelfs te besluiten dat het niet mogelijk is, omdat wij de veiligheid daar niet in gevaar mogen brengen.

De heer **Hoekema** (D66): Voorzitter! Nog een keer een poging tot optimale helderheid. De staatssecretaris kan nu alleen maar toetsen op grond van storing van het scheepvaart- en vliegverkeer. Als zij op andere gronden een vergunning weigert of andere voorwaarden stelt, gaat zij nat. De vraag is wat je dan moet doen. Is zij bereid en in staat om zo snel mogelijk een algemene maatregel van bestuur uit te vaardigen om dat kleine beetje bescherming dat de WIN en de WBR bieden in ieder geval te gebruiken? En is zij bereid daarna een beter juridisch kader te ontwerpen binnen die drie maanden? Ik denk dat dat de essentiële route is. Maar er blijft een vraag over. Als die AMvB wordt uitgevaardigd, is zij dan in staat en bereid om te toetsen op andere argumenten dan die welke zij nu al kan gebruiken in de sfeer van het scheepvaart- en vliegverkeer?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ja. Stel dat ik die AMvB maak en dat ik die ergens in april klaar zou kunnen hebben. Dat is een week of zes. Dat is redelijk snel. Alles moet dan meezitten, want de AMvB moet ook langs de Raad van State. Stel dat me dat zou lukken, dan heb ik voor de korte termijn een instrument in handen om voor zendinstallaties – want bij een eiland in zee kan ik natuurlijk met de Telecommunicatiewet niets doen – breder te toetsen. Of dat in het onderhavige geval, in dit stadium, nog te berde kan worden gebracht, is een andere zaak. Maar ik heb dan in ieder geval iets in handen. Ik kan dan de wetgeving maken, want ik heb daar dan iets meer tijd voor. We kunnen dan het hele spectrum bekijken.

De heer **Hoekema** (D66): Hiervoor geldt het motto "iets is beter dan niets". Zes weken is redelijk snel voor een AMvB. Mijn vraag blijft waarom het niet mogelijk is de

AMvB voor deze installatie te gebruiken. Wat zijn de belemmeringen?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Op dit moment is met een ondernemer al een zeer lang traject afgelegd. De ondernemer, degene die wilde bouwen, heeft een aantal voorwaarden voorgeschoteld gekregen. Zij zijn duidelijk gesteld en liggen op de terreinen die al een aantal keren zijn genoemd. Wij zijn nu ongeveer een maand of drie voor de uitgifte van de vergunning en de ondernemer wil binnenkort gaan bouwen. Het is de vraag of ik nu via een AMvB zomaar een extra voorwaarde kan stellen. Ik laat mij daar op dit moment niet over uit. Ik weet dus niet of dat in dit geval mogelijk is. Alles kan, maar ik kan ook wel eens, zoals u hebt gezegd, zeer nat gaan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Dit is toch wel een essentieel punt, ook gezien het advies van Icona, dat de staatssecretaris ongetwijfeld ontvangen zal hebben. De plaatsing van de masten als zodanig is ongewenst, net name vanwege aspecten van natuur, landschap, visserij en recreatie. Kennelijk heeft de staatssecretaris, met dat advies in de hand, die aspecten niet meegewogen bij de afspraken met de ondernemer. Alles wat met derden wordt afgesproken, is toch onder voorbehoud van instemming van het parlement? Als het parlement van mening is dat toetsing moet plaatsvinden op basis van aspecten van milieu, natuur en landschap, moet toch opnieuw met de ondernemer besproken worden op welke wijze aan die criteria voldaan kan worden?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Het advies van Icona dateert van eind januari.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Van 15 oktober.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dit onderwerp is in juni in de vergaderingen aan de orde geweest. Op 15 oktober is het advies in eerste aanleg opgesteld. Toen is vervolgens nog een aantal zaken bekeken. Het advies heeft mij pas eind januari bereikt. De afspraken met de ondernemer dateren van voor die tijd. De punten van Icona zijn op de agenda gezet

J.M. de Vries

naar aanleiding van dit initiatief. Al die zaken liggen vast.

De heer Van der Steenhoven heeft gezegd dat het parlement kan bepalen op welke wijze die factoren meegewogen moeten worden. Ik wijs erop dat er wellicht rechters zijn die zeggen dat er sprake is van gewekte verwachtingen. De ondernemer kan zeggen dat hij voldaan heeft aan de afspraken die met een bestuurder zijn gemaakt en welk bestuurlijk gremium dan ook kan niet op het allerlaatste moment op deze gronden extra voorwaarden stellen. Het is de vraag of ik in het onderhavige geval nog een bredere afweging kan maken of additionele vergunningsvoorwaarden kan opleggen.

De heer **Blaauw** (VVD): Ik kan de redenering van de staatssecretaris volgen, maar is er niet ook het traject om de Wet milieueffectrapportage aan te passen – dat kan volgens mij met een kleine wetswijziging – en haar van kracht te verklaren voor dit soort installaties op de Noordzee? Ik ga enerzijds met de staatssecretaris mee dat dit niet met terugwerkende kracht voor dit project toegepast kan worden. Anderzijds kan toch wel een MER worden uitgevoerd. Als daaruit alsnog mocht blijken dat er schade wordt geleden op de punten milieu, mens en gezondheid, moet toch nog bezien worden of er een aanpassing nodig is ten aanzien van de inrichting van de zendinstallatie.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik kan op dit moment niet beoordelen in hoeverre door een kleine wetswijziging de MER hierop van toepassing kan worden verklaard. De wet is daarop in feite niet toegeschreven. Ik heb slechts aangegeven dat ik in de beperkte tijd voordat de brief naar de Kamer moest, deze mogelijkheid had om op zeer korte termijn iets te doen voordat ik een veel bredere afweging kan maken ten aanzien van het wetstraject. Wij kunnen alsnog de MER-mogelijkheid bezien. Ik weet niet in hoeverre dat tot vertraging leidt en tot problemen met de ondernemer, die inmiddels al bijna in het eindtraject van de aanvraagvergunning is. Op basis van vrijwilligheid zou dan bezien moeten worden of aan de installatie nog dusdanige aanpassingen kunnen plaatsvinden waardoor effecten door straling of anderszins beperkt kunnen worden. Dat kan ik niet uit mijn hoofd zeggen. Ik ben bereid na te

gaan of er mogelijkheden zijn in het wetgevingstraject dat ik ontwikkel.

De heer **Eurlings** (CDA): Ik was al bang dat Delta Radio met schadeclaims zou komen. De vraag is dan ook waarom wij niet eerder actie hebben genomen op dit punt. De discussie over Kootwijk is immers ook niet van de laatste paar dagen. Delta Radio moest daar zelf voorzieningen treffen, zodat er geen overlast zou ontstaan en is daarom gaan zoeken naar een andere, afdoende oplossing. Dit probleem is niet van vandaag of gisteren.

Ik wil nog iets zeggen over de MER. Kunnen wij een milieueffectrapportage afdwingen aan de hand van de oplossing die de staatssecretaris heeft voorgesteld? Ik heb deze vraag in eerste termijn heel duidelijk gesteld.

Denkt de staatssecretaris met de voorgestelde algemene maatregel van bestuur een goede regeling in handen te hebben om een milieueffectrapportage te kunnen afdwingen, gezien alle initiatieven op telecomgebied op zee die wij wellicht kunnen verwachten? Is er op dit concrete punt misschien meer te bereiken met een snelle noodwet? Kan met een noodwet Delta Radio niet een bepaalde regeling opgelegd worden? Het blijft vreemd dat wij op milieugebied afhankelijk zijn van de goede wil van een radiozender, omdat wij heel weinig kunnen afdwingen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Zoals de heer Eurlings het naar voren brengt, lijkt het allemaal de schuld van Delta Radio. Delta Radio is een normale ondernemer die een vergunning vraagt voor iets. De overheid stelt de voorwaarden waaraan hij moet voldoen, wil hij de vergunning krijgen. Hij heeft tot nu toe zijn uiterste best gedaan om aan alle voorwaarden die de overheid heeft gesteld, tegemoet te komen. Wij constateren thans dat er meer initiatieven zijn om allerlei activiteiten te ontplooiën in de Noordzee en dat ons wettelijk kader te smal is om een goede afweging te maken.

Op dit moment kan ik geen MER eisen. Dat is een feit. Het afwegingskader biedt die mogelijkheid niet. Bij de genoemde inzet van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken ontstaat een vergunningsplicht. Een MER is dan in beginsel mogelijk. Delta Radio heeft op eigen initiatief

een milieustudie laten verrichten. Men heeft zijn best gedaan.

Een andere vraag was waarom ik niet eerder iets heb gedaan. Ik kon niet zonder het wetsvoorstel instelling exclusieve economische zone zomaar allemaal regelgeving voor de Noordzee buiten de 12-mijlszone ontwerpen. Dat was mogelijk geweest, maar dan wel in internationaal verband. Twee zaken zijn gelijk op gegaan. Het onderhavige wetsvoorstel biedt het kader waarbinnen ik additionele voorwaarden voor economische activiteiten kan stellen. Daarnaast is er het advies van Icona dat ruim een maand geleden is uitgebracht en het inzicht dat wij hebben. Ik heb op korte termijn iets nodig. Een noodwet is natuurlijk altijd snel, maar ik begin met na te gaan of een AMvB op de kortst mogelijke termijn een aantal oplossingen biedt.

De heer **Eurlings** (CDA): Het is bekend dat Delta Radio zijn best doet, maar het is een ondernemer. Je moet wel respect hebben voor hun ondernemingszin. Delta Radio heeft zelf een onderzoekje gedaan naar milieueffecten. Zijn die conform de normale regels voor de milieueffectrapportage? Wat is de bevinding van de staatssecretaris daarmee? Is het misschien niet goed toch met een noodwet te proberen een normale milieueffectrapportage gedaan te krijgen? Dat staat los van de goede intentie van Delta Radio. Ik heb van vele kanten gehoord dat de staatssecretaris op goede voet staat met Delta Radio, waarvoor alle lof.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Delta Radio heeft een milieurapport laten maken door DHV. Ik heb dat geen milieueffectrapportage genoemd. Dat rapport is niet te vergelijken met een MER, die veel uitgebreider is. Een MER kan ik alleen laten uitvoeren als ik geen vergunning afgeef, met alle vertragingen van dien. Want zoals bekend, vergt een MER de nodige tijd. Het is de vraag of ik die mogelijkheid heb zonder in de problemen te komen. Ik wil dat bekijken. De AMvB biedt op korte termijn ook die mogelijkheid. Het is echter nog steeds de vraag in hoeverre ik in het onderhavige geval, gezien het stadium waarin wij ons bevinden en de gewekte verwachtingen, additionele eisen kan stellen buiten het thans beschikbare wettelijke kader.

J.M. de Vries

De **voorzitter**: Ik ga ervan uit dat dit onderwerp in tweede termijn niet meer besproken behoeft te worden, tenzij in concluderende zin. Ik heb iedereen ruim de gelegenheid gegeven te interrumperen. Daarmee is dit onderwerp dan ook afgehandeld.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): De staatssecretaris heeft gezegd dat zij bereid is te bezien of een AMvB op basis van de Wet installaties Noordzee en van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken een mogelijkheid geeft om de kortetermijnproblematiek in de kwestie Delta Radio aan te pakken. Zij heeft eerder aangegeven dat het traject allang loopt en dat het gezien juridische aspecten twijfelachtig is of dat tot resultaat zal kunnen leiden. Is zij bereid om onder het motto "nee heb je, ja kun je krijgen" de WIN via de AMvB in dezen te laten gelden en dan te bezien of dit op termijn tot resultaat leidt?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Begrijp ik goed dat u mij nu eigenlijk vraagt: maak die AMvB, laat die ook van toepassing zijn op het geval Delta Radio en dan ziet u het wel als ze naar de rechter stappen? Ik vind dat bestuurlijk niet zo fraai.

De heer **Herrebrugh** (PvdA): Op basis van een redelijke afweging! Als u zegt dat u niet garandeert dat u daarmee resultaat bereikt, dan zeg ik weer dat ik u niet ophang aan een garantie. Garanties kunt u niemand geven. Het gaat om een redelijke inschatting. Dat betekent: rekening houden met marges. Misschien trek ik de marges wat anders dan u, maar op basis van het margeverhaal zou ik er bij u op willen aandringen om als er een redelijke kans van slagen is, met die AMvB te komen.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik heb u nu ettelijke malen gezegd dat ik niet weet of nieuwe regelgeving, of het nu een AMvB, een wet of een noodwet is, nog op dit geval van toepassing verklaard kan worden, gezien het stadium waarin de aanvraag zit, de gewekte verwachtingen en de voorwaarden die wij hebben gesteld. Aan die voorwaarden heeft de aanvrager tot nu toe keurig voldaan, nog los van het wettelijk kader dat ik heb. Daarmee zeg ik niet dat ik het niet eens zal proberen. Ik wil hier best naar kijken,

want ik hecht ook aan die bredere afweging. Ik wil echter ook aangeven dat het de vraag is of het juridisch houdbaar is. Ik houd er niet van om een weg af te wandelen die a priori doodloopt. Dat is ook niet verstandig. Ik zal de Kamer daar te zijner tijd over berichten. Omdat ik nog geen AMvB heb, is het misschien nog iets te vroeg om daarover iets te zeggen. Ik kan ook nog geen uitsluitel geven over mijn andere wettelijke kader, omdat wij daar nu nog mee bezig zijn.

De heer **Stellingwerf** (RPF): Ik wil terugkomen op een van mijn eerdere vragen. Het antwoord op die vraag wordt eigenlijk steeds belangrijker. Er is een aantal landen dat al tien, twintig jaar geleden deze zone heeft ingesteld. Hebben deze landen dit soort problemen voorkomen door tijdig voor regelgeving te zorgen? Zijn wij het enige land dat met deze problemen wordt geconfronteerd? U kunt daar wellicht niet direct op antwoorden, maar ik zou graag zien dat u ons hierover schriftelijk antwoordt.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik zal de Kamer dit schriftelijk laten weten. Ik kan het antwoord nu niet geven.

Voorzitter! Iedereen is op dit punt ingegaan, maar er ligt ook nog een klein aantal andere vragen. Ik zal die nu proberen te beantwoorden.

De heer **Blaauw** en de heer **Hoekema** hebben beiden gevraagd naar de afstemming van de Europese economische zones tussen de Noordzeelanden. Er heeft een intensieve afstemming tussen de Noordzeelanden plaatsgevonden over de instelling. De instelling van een EEZ is overigens een nationale bevoegdheid. Met de instelling van de EEZ door alle Noordzeelanden is de Noordzee vol. Alle lijntjes lopen keurig en er is geen vrij stukje meer over. België moet nog tot instelling overgaan.

Dan ligt er nog een vraag over het bevoegd gezag in het kader van de Wet milieubeheer. Afgezien van de vraag of deze wet ook van toepassing moet worden verklaard op de EEZ – deze wet is daar eigenlijk helemaal niet voor bedoeld – is dat een aspect van de VROM-wetgeving. Wij moeten daar nog nader op studeren. Wij moeten ervoor waken dat er geen wildgroei ontstaat in de wetgeving die betrekking heeft op de zee. Je moet dit goed bekijken, want

de exclusieve economische zone is niet een soort soevereine staat. Wij krijgen er geen grondgebied bij waarop wij alle mogelijke wetgeving van toepassing kunnen verklaren. Wij moeten een wettelijk kader scheppen dat ook overzichtelijk is.

De heer **Eurlings** heeft een vraag gesteld over constructies in de bodem. De WBR betreft het maken of het behouden van werken, dus ook van zaken die er al zijn. Een "werk" is niet alleen een constructie in de bodem, het kan ook worden geparafraseerd als een constructie op zich. Een eiland of iets anders moet dus ook kunnen.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

De heer **Blaauw** (VVD): Mevrouw de voorzitter! Alle woordvoerders zijn zeer verheugd over de initiatiefgedachte die de staatssecretaris heeft ontvouwd, maar zij begrijpen ook dat de materie nog erg vers is. Daarom stel ik mede namens de andere woordvoerders voor om de tweede termijn te verschuiven naar volgende week dinsdag, zodat de minister en de staatssecretaris nog enkele dagen de tijd hebben om te kijken naar de haalbaarheid van bepaalde ideeën die hier ontwikkeld zijn, opdat wij daarover aanstaande dinsdag ook meer duidelijkheid kunnen krijgen.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een verstandig voorstel.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Ik zou dan wel graag zien dat het echt de volgende week wordt, want het zou toch jammer zijn als dit voorstel, dat al zo'n lange reis heeft gemaakt, door deze omstandigheid in de tijd vooruitschuift, temeer omdat ik dit voorstel als kader nodig heb voor het eventuele initiatiefvoorstel van de Kamer.

De **voorzitter**: Zoals ik het nu kan overzien, denk ik dat wij in de loop van dinsdagmiddag wel met de tweede termijn kunnen beginnen. Als er iets tussenkomt, zal ik dat tijdig laten weten; maar dan zal ik er zeker voor zorgen dat wij er op een ander moment van de volgende week mee beginnen.

De heer **Van den Berg** (SGP): Voorzitter! Er ligt nog een enkele vraag die de staatssecretaris nog

J.M. de Vries

even nader zou bekijken, zoals die over de juridische mogelijkheden in relatie tot wat andere landen al hebben gedaan. Als die vragen voor dinsdag beantwoord kunnen worden, wordt de mogelijkheid om het voorstel de volgende week af te handelen alleen maar groter.

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Dat zal ik doen.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

Sluiting 16.58 uur



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

1. een brief van de Directeur van het Kabinet der Koningin, met de mededeling, dat Hare Majesteit de haar door de Staten-Generaal toegezonden voorstellen van (rijks)wet, gedrukt onder de nummers 26129, 26147, 26148, 26245, 26249, 26272, 26281, 24610, 25871, 26273, 26220, 25922, 26077, 26135, 26257, 26239 en 25926, heeft goedgekeurd.

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

2. drie brieven van de voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal, met de mededeling, dat zij in haar vergadering van 2 maart 1999 de haar door de Tweede Kamer toegezonden voorstellen van wet, gedrukt onder de nummers 25312, 26200-XII en 26200-A heeft aangenomen.

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

3. de volgende brieven:

een, van de minister van Justitie, over overbrenging van gevonniste personen (25203, nr. 11);

twee, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, over het Europees Handvest inzake lokale autonomie in relatie tot het referendum (26156, nr. 9);

een, over personeel bij de politie (26200-VII, 26200-VI, nr. 49);

een, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke

Ordering en Milieubeheer, over het groene poldermodel (26391, nr. 2);

een, van de staatssecretarissen van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordering en Milieubeheer en van Financiën, over bevordering eigenwoningbezit onder mensen met een lager inkomen (23499, nr. 6);

een, van de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over de reactie van het kabinet op het vonnis in kort geding van de president van de Haagse rechtbank inzake de Wet herstructurering varkenshouderij en de daaruit voortvloeiende stappen die het kabinet zet (25448, nr. 21);

een, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de verdere ontwikkeling van de Proeve van Wet houdende een verbod tot het maken van ongerechtvaardigd onderscheid op grond van handicap of chronische ziekte tot een voorstel van wet gelijke behandeling gehandicapten en chronisch zieken (24170, nr. 40).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

4. een brief van de leden Van der Hoeven en Luchtenveld, ten geleide van het voorstel van wet van de leden Van der Hoeven en Luchtenveld tot wijziging van de Gemeentewet (vrijstelling OZB voor substraat-teelt) (26423).

Deze stukken zijn al gedrukt en rondgedeeld en voor advies naar de Raad van State gezonden;

5. de volgende brieven:

een, van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake de commissie "Grondrechten in het digitale tijdperk";

een, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, ten geleide van de contra-expertises C2000;

een, van de minister van Financiën, ten geleide van de EMU-rapportage van maart 1999;

een, van de staatssecretaris van Defensie, inzake Lukavac onderzoek;

twee, van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordering en Milieubeheer, te weten: een, ten geleide van het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur houdende regels inzake de toepassing van kortketenige gechlloreerde paraffines (Besluit gechlloreerde

paraffines Wms); een, inzake Wijziging Besluit vrijstellingen stortverbod buiten inrichtingen;

een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van het eindrapport NIA TNO-onderzoek "Geweld, intimidatie en discriminatie op de werkplek in de EU";

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over toezending correctieregeling Regeling hulpmiddelen 1996;

een, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, ten geleide van rapporten Raad van Europa over jeugdbeleid.

De voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken;

6. de volgende brieven:

een, van LTO Nederland, inzake de Wet herstructurering varkenshouderij;

een, van J.P. Schouten, inzake zijn oproep voor de statenverkiezingen.

Deze brieven e.a. liggen op de griffie ter inzage.