

Huizinga-Heringa

geweigerd en dat een aantal landen (Angola, Eritrea en Bolivia) zorgen hebben over de samenstelling van voedselscheningen;

overwegende dat de risico's van het gebruik van genetisch gemodificeerde producten voor de voedselveiligheid verschillend worden ingeschat en het gebruik van de producten als zaaigoed kan leiden tot verlies van belangrijke exportmarkten;

voorts overwegende dat de Nederlandse regering op de Wereldtop over Duurzame Ontwikkeling in Johannesburg heeft uitgesproken dat ontvangende landen het recht hebben transgene voedselhulp te weigeren;

verzoekt de regering, in internationaal verband te bevorderen dat donorlanden en multilaterale donoren betrouwbare informatie verstrekken over de aanwezigheid van genetisch gemodificeerde producten in voedselhulp en te bevorderen dat ontvangende landen die transgene voedselhulp weigeren, niet-transgeen voedsel ter beschikking wordt gesteld,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Huizinga-Heringa, Ferrier, Van der Staaij, Karimi, Van Velzen, Terpstra, Th.C. de Graaf, Palm en Koenders.
Zij krijgt nr. 40 (28600-V).

Mevrouw **Huizinga-Heringa** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil nog een opmerking maken over het ODA-budget. Er moet nog worden gezien of er sprake is van budgetvervuiling als vredesmissies uit het ODA-budget worden betaald. Er is dan in ieder geval wel sprake van verkleining van het budget. Als er meer uit het ODA-budget moet worden gefinancierd, zou het logisch zijn dat het totale budget wordt verhoogd. De ChristenUnie kiest voor die lijn.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de bewindslieden voor hun uitvoerige beantwoording, zowel schriftelijk als mondeling. Over heel wat belangrijke onderwerpen zullen wij op korte termijn nog

verder spreken. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het concept van de preventieve actie. Ik vind het een goede zaak dat is toegezegd dat in een nieuwe notitie op de implicaties en concrete toepassing van dit concept zal worden ingegaan. Een ander onderwerp waarop wij zeker terug zullen komen, is de aanpak van terroristische organisaties. Uit de juridische haken en ogen die hieraan vastzitten, kunnen wij wel afleiden dat wij niet zomaar op een achtermiddag tot makkelijke conclusies kunnen komen. Het politieke uitgangspunt moet echter helder zijn: er moet zichtbaar worden gemaakt dat organisaties die evident geweld als middel niet schuwen, niet in onze rechtsorde getolereerd kunnen worden.

Ik wil nog een motie indienen die betrekking heeft op het geweld in Colombia. Met die motie zoeken wij aansluiting bij het gesprek dat de vaste commissie voor Buitenlandse Zaken recent heeft gevoerd met een bestuurlijke delegatie uit Colombia over de crisis van de lokale democratie daar. Die motie luidt als volgt.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het geweld in Colombia de afgelopen maanden verder is opgevlamd en ook een destabiliserende uitwerking heeft op de buurlanden;

overwegende dat gewelddadige groeperingen recent een aanval op de lokale democratische structuren hebben geopend door massale bedreiging van onder meer gemeentebestuurders;

verzoekt de regering, in overleg met andere EU-lidstaten intensief de mogelijkheden te benutten om druk uit te oefenen in Colombia en in de regio om de geweldscrisis het hoofd te bieden en de lokale democratie te versterken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Staaij, Koenders, Terpstra, Huizinga-

Heringa, Palm, Karimi, Ferrier, Th.C. de Graaf en Van Velzen.

Zij krijgt nr. 41 (28600-V).

De heer **Van der Staaij** (SGP): De staatssecretaris voor Ontwikkelingssamenwerking heeft desgevraagd herkenbaar verwoord wat de CDA-wensen zijn voor een ministerspost voor ontwikkelingssamenwerking. Wij kunnen ons daarin vinden. Volgens mij is er geen speld tussen te krijgen nu de staatssecretaris heeft gezegd dat het hele kabinet zo hierover denkt, namelijk dat dit een sterke CDA-wens is.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij gekomen aan het einde van de tweede termijn van de Kamer. Zoals afgesproken zullen de bewindslieden morgenochtend in hun tweede termijn antwoorden.

Ik wens de minister en de staatssecretaris van Buitenlandse Zaken een goede reis. Houdt u aan de maximumsnelheid!

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Voorzitter: Verburg

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 28 november over **vergaderingen van de ministers van verkeer uit de EU**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. In het algemeen overleg gaven de minister en de staatssecretaris aan dat zij in de ramp met de Prestige geen reden zien om te komen met aanvullende maatregelen ter bevordering van de veiligheid van olietankers. Zij pleitten vooral voor het handhaven van de bestaande maatregelen. Deze reactie is voor mij reden om de Kamer de volgende moties voor te leggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de ramp met de

Duyvendak

tanker Prestige nogmaals heeft aangetoond dat er een reëel risico bestaat met het vervoer van olie in slecht onderhouden, enkelwandige tankers;

overwegende dat de Europese Commissie met voorstellen is gekomen voor aanscherping van de wetgeving voor transport van olie over zee, te weten:

- het aanleggen van een zwarte lijst voor gevaarlijke schepen;
- een verbod op het transport van zware olie in enkelwandige schepen;
- een versnelling van de implementatie in nationale wetgeving van bestaande Europese richtlijnen;
- de versnelde instelling van een European Maritime Safety Agency;

overwegende dat de Europese Commissie lidstaten bij de Transportraad op 5 en 6 december aanstaande en op de Top in Kopenhagen op 12 en 13 december aanstaande zal vragen, deze voorstellen te ondersteunen;

verzoekt de regering, de voorstellen van de Europese Commissie met kracht en actief te ondersteunen bij de eerstvolgende Transportraad en de Europese Top in Kopenhagen;

verzoekt de regering voorts, gehoor te geven aan de oproep van de Commissie om bestaande Europese richtlijnen versneld te implementeren in nationale wetgeving,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (21501-33).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- het Nederland op grond van het United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS)-verdrag zou zijn toegestaan om binnen de exclusief economische zone eisen te stellen aan passerende, gevaarlijke en/of enkelwandige schepen;
- Spanje en Frankrijk hiervan reeds gebruikmaken door een versterkte

controle uit te voeren op gevaarlijke en/of enkelwandige schepen die varen binnen de exclusief economische zone;

- door de manier waarop in Nederland het UNCLOS-verdrag is vastgelegd in wetgeving, deze maatregel hier nog niet mogelijk is;

van mening dat deze maatregel in hoge mate zou bijdragen aan het beleid ter voorkoming van scheepsrampen met olietankers;

verzoekt de regering, in navolging van Frankrijk en Spanje maatregelen te treffen om versterkte controle uit te voeren op gevaarlijke en/of enkelwandige schepen die varen binnen de Nederlandse exclusief economische zone en indien nodig hiertoe de wet aan te passen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (21501-33).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat:

- er na de ramp met de Erica op initiatief van de Europese Commissie maatregelen zijn genomen om de risico's op rampen als met de Erica te verkleinen;
- desondanks sindsdien nog rampen hebben plaatsgevonden, waaronder die met de Prestige in november 2002;
- pas in 2015 het gebruik van alle oude, enkelwandige olietankers verboden is;
- controles op deze schepen in Europa nog dikwijls tekortschieten;

van mening dat maatregelen in mondiaal verband van belang zijn om te voorkomen dat problemen zich verplaatsen naar andere werelddelen;

verzoekt de regering, op korte termijn met voorstellen te komen om de risico's op olierampen te verkleinen, waaronder in ieder geval: - een versnelde afbouw van oude enkelwandige olietankers;

- controle op oude enkelwandige schepen in alle gevallen dat een dergelijk schip een haven aandoet;
- afspraken in IMO-verband om verplaatsing van problemen naar andere werelddelen te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (21501-33).

De heer **Mastwijk** (CDA): De eerste twee moties hebben betrekking op de Europese Transportraad, terwijl de laatste vooral is gericht op de Nederlandse regering. Hoe moeten wij die derde motie in de aanloop naar deze raad beoordelen?

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De eerste twee moties zijn een direct appèl op de minister om aan te sluiten bij de Europese ontwikkelingen. De derde motie bevat de oproep om in Nederland dan wel in IMO-verband een aantal zaken te regelen. Nu dit onderwerp toch aan de orde is, lijkt het mij een goede zaak om deze derde motie toe te voegen. Het is namelijk één pakket, waarbij de derde motie een wat wijder perspectief schetst.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik geef de heer Duyvendak in overweging om over dit laatste onderwerp een brief te vragen aan de regering. Ik ben namelijk van mening dat dit in de aanloop naar de Europese Transportraad geen onderwerp van bespreking kan zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het lijkt mij van belang dat de Kamer een uitspraak doet over het verdere perspectief dat Nederland ziet op dit terrein. Dit soort onderwerpen heeft altijd eerder een korte- dan een langetermijnperspectief. Ik vind het van belang om het langetermijnperspectief van de regering te kennen. Wij moeten ons daarover uitspreken voordat dit gebeurt. Ik houd mijn motie dus staande.

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. Om maar meteen elk misverstand uit de weg te ruimen, zeg ik dat Nederland een daadkrachtig Europees optreden steunt om ervoor te zorgen dat het

De Boer

vervoer van olie over zee veiliger wordt. Een ramp zoals die met de Prestige moeten wij zo veel mogelijk voorkomen. Helaas is dit soort calamiteiten nooit geheel uit te sluiten. Daarom is het van belang dat er, als er toch iets misgaat, iets aan gedaan kan worden. Daarvoor is aan overheidszijde een goede organisatie nodig, bijvoorbeeld van rampenplannen en adequaat materiaal. Het is vooral van belang dat er bedrijven zijn die, als de nood aan de man komt, de expertise en het lef hebben om ook in moeilijke omstandigheden olie op te ruimen, schepen te bergen en ze te verslepen, het liefst naar veilige plaatsen. Ik zeg hier graag dat ik trots ben op het werk dat Smit Internationale en Rijkswaterstaat voor de kust van Galicië hebben gedaan en nog doen.

Nederland steunt een gezamenlijk Europees optreden. Ik zeg daar nadrukkelijk bij dat dit wel een optreden met verstand moet zijn. Paniekvoetbal steunt Nederland niet. Nog maar kort geleden hebben wij in Europa een serie nieuwe richtlijnen aangenomen. In de Transportraad zal ik ervoor pleiten dat wij ons eerst en vooral richten op een goede, maar ook uniforme uitvoering van de bestaande regelgeving. Nederland doet dat ook al. Een aantal andere lidstaten doet dat niet. Het betreft onder meer de lidstaten die het hardste roepen om nieuwe maatregelen. Nederland controleert, conform de regels, 25% van de buitenlandse schepen die onze havens aandoen. Frankrijk controleert op dit moment bijvoorbeeld nog maar 9%.

In Europa is afgesproken dat er goede operationele voorzieningen moeten zijn voor het geval dat er toch een ramp gebeurt. Zoals ik al zei, moet een effectief optreden bij calamiteiten dan ook worden gewaarborgd. Nederland heeft daarvoor niet alleen wet- en regelgeving, maar ook middelen. Helaas is zo'n optreden niet overal binnen de Europese Unie goed geregeld. Dat leidt tot onduidelijkheid en vertraging als er beslist moet worden over een veilige plaats waar een schip met averij naartoe kan worden gesleept. De Commissie wil de lidstaten verplichten dit op korte termijn in orde te maken. Daar kan ik het alleen maar van harte mee eens zijn.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik

wilde u een vraag stellen omdat ik dacht u mijn eerste motie al behandeld had, maar ik begrijp dat u er nog mee bezig bent.

Minister De Boer: Ik ben er inderdaad nog mee bezig. Ik ga graag nog even door.

Voorzitter. De discussie concentreert zich nu helemaal op het versneld uitfaseren van enkelwandige tankers. Dat is maar een gedeelte van het verhaal, zo meen ik te kunnen zeggen. Nederland zal er in de Transportraad op wijzen dat ook oude, dubbelwandige tankers risicovol kunnen zijn. Nederland pleit voor maatregelen om mogelijke toekomstige risico's, ook van die schepen, op te vangen. Daarnaast vragen wij aandacht voor het risico van lekkage uit de brandstoftanks voor de aandrijving van grote schepen. Die zijn nu doorgaans enkelwandig. In de brandstoftank van een groot schip kan net zoveel olie zitten als in het ruim van een kleine tanker. Deze brandstoftanks dienen dan ook dubbelwandig te worden.

Nederland steunt het voorstel van de Commissie voor het versneld uitbrengen van een zwarte lijst van verdachte schepen en het verbieden van de toegang tot Europese havens voor deze schepen. Let wel, de zwarte lijst van de Commissie bevat 66 schepen, waarvan slechts 8 olietankers. Het zijn dus geen 66 olietankers die de Commissie daarmee in de ban doet. Nederland steunt dit initiatief, ook omdat daarmee de risicovolle vlagstaten worden aangegeven. Nederland steunt in principe het voorstel van de Commissie om stookolie alleen in dubbelwandige tankers van en naar Europese havens te vervoeren. Daarbij moet wel de realiteit in het oog worden gehouden. Het is niet nieuw dat onze economie afhankelijk is van olie en die olie wordt nu eenmaal van overzee aangevoerd in schepen. Wij moeten dus rekening houden met de op dit moment op de tankermarkt beschikbare capaciteit. De toevoer van voldoende olie naar Rotterdam mag niet in gevaar komen. Zeker gezien de huidige economische situatie, zit niemand te wachten op schaarste en hogere olieprijsen.

Nederland wijst wel op het belang van een zorgvuldige afbouw en ontmanteling van tankers. Het zonder verdere voorwaarden dumpen van tankers bij scheepsslopers, kan

eveneens leiden tot scheepsrampen. Ik hoef alleen maar in herinnering te brengen wat hierdoor in het verleden op de kusten van India aan milieuschade is aangericht. Ik benadruk nogmaals dat maatregelen reëel en geloofwaardig moeten zijn. Wij moeten maatregelen kunnen nakomen, maar wij moeten ze ook kunnen waarmaken. Dat geldt voor heel Europa. Voor mij is dat het ijkpunt in de transportraad.

In de Kamer is verwezen naar de Verenigde Staten en de Oil Pollution Act van 1990. Deze wet is tot stand gekomen na de ramp met de Exxon Valdez. De Amerikanen waren ons destijds voor met een wet waarin zij eenzijdig maatregelen oplegden die ook golden voor niet-Amerikaanse schepen. Het gevolg was dat de slechte schepen gewoon elders in de wereld gingen varen. Ik meen te kunnen stellen dat de Europese Unie de achterstand in samenwerking met de IMO, de International Maritime Organization, in internationaal verband inmiddels heeft ingehaald. Net als de Amerikaanse wet voorziet de EU-richtlijn, afhankelijk van de leeftijd van de tanker, in een uitfasering van enkelwandige tankers. Het Amerikaanse schema strekt zich bovendien ook uit tot 2015. Wat dat betreft lijken de Amerikaanse regels sterk op de regels die op dit moment van toepassing zijn in Europa. De Europese regels zijn gebaseerd op de IMO-regels en deze zijn strenger dan de Amerikaanse regels.

De voorzitter: Ik zie dat de heer Duyvendak wil reageren, maar ik sta dat niet toe. Ik vraag de minister om af te ronden.

Minister De Boer: Voorzitter. Ik heb dit blok afgerond.

De voorzitter: Kan de minister dan zijn advies geven over de ingediende moties? Als hij nog geen tijd heeft gehad om de moties voldoende op zich te laten inwerken, ben ik bereid om enkele minuten te schorsen.

Minister De Boer: Voorzitter. Hartelijk dank daarvoor. Ik heb de moties nog niet eens kunnen bekijken.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Minister De Boer: Voorzitter. Ten

De Boer

aanzien van de eerste motie, op stuk nr. 10, merk ik op dat deze wat mij betreft akkoord is. Wij doen overigens precies wat in deze motie wordt gevraagd en wij nemen de motie in die zin mee naar de Transportraad.

Wat betreft hetgeen in de tweede motie, op stuk nr. 11, wordt gevraagd in relatie tot UNCLOS, merk ik op dat dit voor Nederland problemen geeft. Deze motie kan ik slechts ontraden, ook omdat deze naar mijn eerste inschatting in strijd is met het internationale zeerecht.

Ik kan mij geheel vinden in het sturen van een brief overeenkomstig het verzoek in de derde motie, op stuk nr. 12.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Als ik het verhaal zo hoor van de minister, krijg ik de indruk dat de eerste motie volstrekt overbodig is. Immers, de minister heeft eigenlijk al gezegd dat dit zijn inzet is. Dan is mijn vraag wat deze motie nog toevoegt, na datgene wat de minister aan de Kamer gezegd heeft.

Minister **De Boer**: Ik heb ook eigenlijk gezegd dat wij precies doen waarom hier gevraagd wordt. Dat was al de inzet naar de Transportraad toe.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): U zegt dus dat het een volstrekt overbodige motie is?

Minister **De Boer**: Ja, daar heeft u gelijk in. Wat dat betreft is de motie overbodig. Het is evenwel de inzet van de heer Duyvendak om dit geregeld te krijgen. Welnu, het is mijn inzet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik ben heel blij dat het uw inzet is, maar dat was het vijf minuten geleden nog niet. Toen maakte u in dit debat bezwaar tegen het verbod op het transport van zware olie in enkelwandige schepen. Ik ben blij dat u de eerste en de derde motie overneemt. Het betekent dat ik deze beide moties intrek.

De tweede motie, op stuk nr. 11, houd ik staande. Ik wijs erop dat deze motie van groot belang is. Op dit moment blokkeert Greenpeace een schip in de Rotterdamse haven, een schip dat valt onder het type schepen dat in deze motie aan de orde is en dat gewoon blijft varen. Dergelijke schepen horen niet thuis

in de Nederlandse wateren en havens, noch in welke wateren of havens dan ook. Deze motie wil ik derhalve graag in stemming gebracht zien vóór de aanvang van de Transportraad.

De **voorzitter**: Aangezien de moties-Duyvendak (21501-33, nrs. 10 en 12) zijn ingetrokken, maken zij geen onderwerp van beraadslaging meer uit.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De lijn van de minister is dat "the proof of the pudding is in the eating". In dat verband zou ik de minister willen vragen hoe hij er tegenaan kijkt dat in de haven van Rotterdam op dit moment het schip de Byzantio bezet wordt door Greenpeace, want daarbij gaat het precies om zo'n probleem, waardoor wij, als wij niet oppassen, straks eindigen als met de Prestige.

Minister **De Boer**: Mevrouw Dijksma vertelt mij nu iets dat ik niet wist. Het is voor mij geheel nieuwe informatie, waarin ik mij even zou moeten verdiepen.

Voorzitter. Misschien kunt u het woord geven aan de staatssecretaris, want die kent deze problematiek wel en wil er graag iets over zeggen.

De **voorzitter**: Dat is eigenlijk niet gebruikelijk, want het gaat over de Transportraad. Ik sta de staatssecretaris toe om er maximaal gedurende twee minuten iets over te zeggen. Ik wil dit onderwerp afronden; de motie kan in stemming gebracht worden.

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik werd naar aanleiding van het algemeen overleg inzake de Transportraad juist gevraagd van de zijde van de Kamer om aanwezig te zijn, omdat hetzelfde onderwerp aanstaande maandag ook in de Milieuraad aan de orde is. Wat dat betreft is een afstemming noodzakelijk en wenselijk over hetgeen hier aan de orde is met het oog op zowel de Transportraad als de Milieuraad. Dat hebben de minister en ik gezamenlijk ook zo voorbereid.

Ik heb de situatie zo begrepen dat in de tweede motie van de heer Duyvendak (stuk nr. 11) wordt aangegeven dat er een discussie gaande is over controles op schepen in de economische zone. Met mijn beperkte kennis van alles wat bij zee

en havens aan de orde is, denk ik toch dat het daarbij gaat om schepen die varen. Hier hebben wij een situatie van een schip dat in een haven ligt. Dat valt dan, mijns inziens, onder de desbetreffende controle en onder alle eisen die gesteld moeten worden aan schepen. Als daar aan voldaan wordt, is het akkoord en als er niet aan voldaan wordt, beschikken wij over maatregelen om in te grijpen. Dat is een andere situatie dan in de motie van de heer Duyvendak aan de orde is, want daar gaat het over het uitvoeren van controles in de economische zone op varende schepen. Zo heb ik dat geïnterpreteerd.

De heer **Van der Ham** (D66): Het is inderdaad nieuws dat Greenpeace dit schip vasthoudt, maar er is wel enige reden voor. Het betreft dezelfde reder als van de Prestige en deze heeft zich niet zo erg verantwoordelijk getoond op het gebied van het onderhouden van de schepen. Wat denkt de regering te gaan doen – ik kan mij voorstellen dat de bewindslieden daar nog even over willen nadenken – met dit soort schepen van deze reder? Daar is immers wel enige bezorgdheid over.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het is volstrekt helder. Wij zijn hier niet gewend om "Gesetzgebung für den Einzelfall" te maken. Wij hebben scherpe regels, die moeten worden toegepast op schepen die hier zijn. De minister heeft uitgelegd dat wij vol inzetten in IMO-verband, in de Europese Transportraad in Denemarken en in de Milieuraad om de implementatie van die regels te versnellen en ze waar mogelijk aan te scherpen. Indien er bij de inspectie van dat schip zaken worden gevonden die niet passen binnen de bestaande regels, geldt er een heldere lijn voor de afwerking daarvan. Je kunt echter niet met terugwerkende kracht regels bedenken, implementeren en toepassen op dit schip en dat als toetsingskader gebruiken. Zo werkt het hier niet.

De beraadslaging wordt gesloten.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.