

Van Dijke

oplossing, terwijl dat jaren geleden al werd beloofd.

Ten slotte nog een opmerking over de nabestaandenwet. Dit kabinet is opgezet met een van de slechtste producten van Paars; daar kan het ook niets aan doen. Er zijn tal van juridische procedures gaande, waaronder zeer principiële op Europees niveau. Het gaat mij er nu om dat de uitvoering van de nabestaandenwet zeer te wensen overlaat. Ik vraag de minister, adequaat te reageren op deze hem bekende problematiek.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Aangezien de heer Jense te kennen heeft gegeven, alleen in tweede termijn het woord te willen voeren, zijn wij gekomen aan het eind van de eerste termijn van de kant van de Kamer. De behandeling van deze begroting zal morgenochtend worden voortgezet.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 28 november 2002 over de **vergaderingen van de ministers van transport van de EU-lidstaten**.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Dit is overigens geen voortzetting van een debat over de Transportraad, maar een debat naar aanleiding van een algemeen overleg over de Europese Raad. Er is naar mijn idee te veel onduidelijkheid over de inzet van de Nederlandse regering in de discussie bij de komende Europese Raad in Kopenhagen over het beleid inzake olietankers naar aanleiding van de ramp met de Prestige. Ik vind dat er geen misverstand over de Nederlandse inzet mag bestaan. Wij hebben er verleden week ook al over gesproken, toen naar aanleiding van de Transportraad. Ik heb toen naar aanleiding van toezeggingen van minister De Boer een motie ingetrokken. Ik wil nu bijna dezelfde motie indienen – ze is nu gericht op de Raad in Kopenhagen – omdat ik meen dat de Kamer een ondubbel-

zinnige uitspraak moet doen over waar het ons hierbij om gaat.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

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

- 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;
- versnelde instelling van een European Maritime Safety Agency;

verzoekt de regering, de voorstellen van de Europese Commissie met kracht en actief te ondersteunen bij de Europese Raad in Kopenhagen op 12 en 13 december;

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

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Duyvendak en Van Velzen. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 203 (21501-20, 21501-33).

Het woord is thans aan de heer Mastwijk die zijn maidenspeech zal houden.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Tijdens het VAO van vorige week heeft collega Duyvendak drie moties ingediend. De drie moties zijn tijdens een korte schorsing door de minister van Verkeer en Waterstaat beoordeeld. Men zou kunnen zeggen dat hij erover heeft kunnen nadenken.

Het antwoord op de motie op stuk nr. 10 luidde: "Ten 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."

Het had er dus alle schijn van dat de minister geen probleem had met die motie en toen heeft collega Duyvendak de motie ingetrokken.

Als wij moeten afgaan op wat vervolgens vanuit Brussel in de kranten is verschenen, zou de indruk kunnen ontstaan dat de minister in Brussel andere dingen heeft gezegd dan ik zojuist heb voorgelezen uit de concept-Handelingen. Het lijkt mij daarom goed dat er helderheid ontstaat. Ik wil de minister de volgende vragen stellen.

Is de indruk die vanuit de pers wordt gewekt, juist? En zo ja, wat heeft de minister ertoe bewogen om in Brussel andere dingen te zeggen dan hier vorige week tijdens het AO? Kan hij dat aan de Kamer uitleggen? En zo nee, is de regering dan alsnog bereid om de kwestie te bepleiten tijdens de top in Kopenhagen op de manier zoals de heer Duyvendak vraagt in zijn motie?

De **voorzitter**: Ik feliciteer u met uw maidenspeech, mijnheer Mastwijk. Het was wel heel erg kort. Als u hier een keer een uitgebreide inbreng houdt, is dat naar mijn mening uw echte maidenspeech. Nogmaals, proficiat!

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik wil de heer Mastwijk feliciteren met deze korte doch zeer krachtige bijdrage die getuigt van een staaltje van nieuwe politiek. Volhouden zo!

Door de ramp met de Prestige voor de Spaanse kust is er inmiddels al 20.000 ton olie in de zee terechtgekomen en gedeeltelijk aangespoeld op de kust van Galicië, met alle gevolgen van dien voor het milieu en de mensen. De schadeclaims naar aanleiding van de olievervuiling door de Erica liepen op tot 158 mln euro. Het ging toen om een vervuiling van slechts 30.000 ton olie in de zee. Voor de Prestige zullen die kosten waarschijnlijk vele malen hoger zijn.

De Civil Liability Convention van het IMO regelt slechts een zeer beperkte aansprakelijkheid voor de eigenaar van de desbetreffende schepen. Tijdens de Transportraad heeft België aangegeven het aansprakelijkheidsregime aan te willen scherpen. Inmiddels is gebleken dat Frankrijk dit punt wil

Van Velzen

zetten op de agenda van de Europese top in Kopenhagen. De SP vindt dit goede stappen en wil door middel van de volgende motie de Nederlandse regering vragen, zich actief aan de sluiten bij deze twee landen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat ongevallen met olietankers grote milieurampen kunnen veroorzaken;

constaterende dat de huidige regelgeving over de aansprakelijkheid hiervoor te beperkt is;

overwegende dat Frankrijk en België tijdens de Europese top in Kopenhagen zullen bepleiten om dit aansprakelijkheidsregime zo te veranderen dat alle actoren in de keten verantwoordelijk gesteld kunnen worden voor veroorzaakte milieuschade;

verzoekt de regering, zich aan te sluiten bij Frankrijk en België en een verscheping van het aansprakelijkheidsregime te bepleiten op de Europese top in Kopenhagen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Velzen, Duyvendak en Huizinga-Heringa. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 204 (21501-20, 21501-33).

□

Minister **De Boer**: Voorzitter. Het ging in de inbreng van de sprekers vooral om de vraag wat er nu wel of niet is gezegd in de Transportraad. Ik hecht eraan te herhalen wat ik daar heb gezegd.

Ik heb in Brussel een verklaring afgelegd toen conclusies werden getrokken naar aanleiding van het zinken van de Prestige voor de kust van Galicië. Deze verklaring luidt als volgt. Nederland neemt als kust- en havenstaat de bescherming van het maritieme milieu uiterst, uiterst serieus en het steunt daarom van

harte een daadkrachtig Europees optreden om er zodoende voor te zorgen dat het vervoer van olie over zee veiliger wordt. Nederland, zo heb ik betoogd, neemt met tevredenheid kennis van het feit dat de Transportraad een aantal aspecten die de raad zeer belangrijk vindt, heeft verwoord in de conclusies. Nederland hecht aan een snelle, effectieve en uniforme uitvoering van de maatregelen die naar aanleiding van de ramp met de Erica zijn genomen.

Daar komt bij dat Nederland grote waarde hecht aan de uitwerking van nationale rampenplannen inclusief het in het geval van nood aanwijzen van toevluchtsoorden en het investeren in hoogwaardig materieel, zoals gespecialiseerde sleepboten en oliebestrijdingsvaartuigen teneinde effectief te kunnen optreden bij een milieuramp door een ongeval met een olietanker. Dit is voor ons heel belangrijk. Dat Nederland op dit punt een voortrekkersrol vervult, komt niet goed tot uiting. Aan de maatregelen die ik noemde schort het en daaraan heeft het ook geschort bij de bestrijding van de ramp die zich met de Prestige voordeed.

Een Nederlandse sleepboot maakte namelijk vast aan een schip in problemen, maar de opdracht was om naar open zee te varen. De schade zou zeer beperkt zijn gebleven als men een ander beleid had gevoerd. Men had het schip naar een veilige haven kunnen varen, een oliescherm kunnen aanbrengen en het schip vervolgens kunnen leegpompen.

De minister van transport van Spanje zei in Brussel dat de ramp met de Prestige te vergelijken was met de ramp in Tsjernobyl. In een radioprogramma heb ik gezegd dat de vergelijking met de ramp in Tsjernobyl in zoverre opgaat dat in beide gevallen de overheden verkeerde beslissingen hebben genomen. Het schip had men namelijk naar de wal moeten laten slepen.

Voorzitter. Nederland onderstreept het belang van het ontwikkelen van regelgeving met betrekking tot brandstoftanks van schepen. Daar horen we niemand over. De brandstoftanks van grote schepen kunnen evenzeer tot grote milieurampen leiden. Maritieme veiligheid vraagt om een bredere aanpak dan alleen het uitfaseren van enkelwandige olietankers. De grote containerschepen van 6000 TEU en meer die

nu de wereldzeeën bevaren hebben grotere brandstoftanks dan de kleine, enkelwandige tankers, terwijl wij het daar nu over hebben.

Ik wil met het voorgaande aangeven dat Nederland tijdens de laatste Transportraad in Brussel zeer heeft ingezet op het bevorderen van de veiligheid. Nederland onderschrijft de conclusies van de Transportraad dat persistente oliesoorten, zoals stookolie, het beste vervoerd kunnen worden in dubbelwandige olietankers. Nederland heeft echter geconstateerd dat een analyse van de marktsituatie als onderbouwing voor dit besluit ontbreekt. Er wordt niet aangegeven wat de alternatieve vervoerscapaciteit per productsoort op de markt is teneinde een breuk in de huidige olievoorziening te kunnen voorkomen. De heer Mastwijk maakte een opmerking over de berichtgeving in de pers. Ik heb precies gezegd wat onze inbreng in de Transportraad was. In eerste instantie zouden wij in Brussel alleen maar praten over zware stookolie, maar uiteindelijk zijn daar allerlei andere oliesoorten aan toegevoegd, zoals ruwe olie en teer. Van het omslagvolume in bijvoorbeeld de haven van Rotterdam valt ongeveer 130 miljoen ton daaronder. Het is echter niet alleen een Rotterdams belang, maar ook een nationaal en een Europees belang om op dit punt te zorgen voor de nodige capaciteit. Ik zeg dat met nadruk. Immers, als je op basis van incidenten je beleid gaat vaststellen, ga je dingen doen die ten eerste niet uitvoerbaar zijn en die ten tweede niet geloofwaardig zijn. Ik denk dan ook dat wij sterk moeten vasthouden aan datgene wat wij gezegd hebben. Nederland heeft dat in Brussel volledig onderschreven, met de kanttekeningen die hier gemaakt zijn.

De motie van de heer Duyvendak is op zichzelf geen probleem, maar toch wil ik de aanvaarding ervan ontraden. In IMO-verband wordt gewerkt aan ophoging van de aanspraken. De Commissie wacht ook op gelijkheidsbedragen. Daarom moet je ervoor zorgen dat er geen Alleingang gaat ontstaan. Voorts merk ik op dat bij de Europese Raad uitsluitend een bevestiging van de conclusies van de Transportraad wordt gevraagd. De Nederlandse regering zal hier volkomen mee instemmen.

De Boer

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik denk dat de noodzaak van deze motie onderstreept wordt. De Kamer moet hier een duidelijke uitspraak over doen, omdat u hebt gezegd dat u de conclusies met de nodige kanttekeningen zult ondersteunen. In dit debat gaat het juist om die kanttekeningen. Ik vind een volledige steun van Nederland zonder mitsen en maren noodzakelijk om te komen tot maatregelen. Het zal een eerste pakket maatregelen zijn, want ik ben het met u eens dat er veel meer nodig is. Ik snap echter niet waarom u hebt gezegd dat er iets van een Alleingang van Nederland in mijn motie zit. Het gaat mij er juist om, in alle landen van EU dezelfde afspraken te gaan maken.

Minister **De Boer**: Mijn uitspraak over een Alleingang sloeg op de motie van de SP-fractie. Daar ben ik niet helder in geweest; mijn excuses daarvoor. Met de motie, zoals de heer Duyvendak die heeft ingediend, heb ik geen moeite. Ik kan haar dan ook overnemen.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Als ik de minister goed begrijp, zegt hij dat die motie niets aan zijn beleid toevoegt. Daarmee is zij strikt overbodig.

Minister **De Boer**: Ik moet, geloof ik, nog steeds leren. De heer Klein Molekamp heeft gelijk. Ik doe eigenlijk precies wat de heer Duyvendak vraagt. Ik heb trouwens de indruk dat ik dat in de vorige ronde ook al heb gedaan. Ik heb hier de conclusies van de Commissie voor mij. Als ik die weer doorlees, kan ik zeggen dat dit precies datgene is waar Nederland zich aan wil committeren.

Mevrouw **Dijkstra** (PvdA): Het is wel geestig dat de minister met het woord "Alleingang" komt aanzetten. Uit de persberichten die in Nederland verschenen zijn, heb ik namelijk juist de indruk gekregen dat hij daar zelf mee bezig was binnen Europa en dat Nederland dus geprobeerd heeft om de Europese bondgenoten die op dit punt wel verder wilden gaan, daarvan te weerhouden.

Minister **De Boer**: Het was geen Alleingang. In de loop van het debat dreigde het daarheen te gaan, maar toen zijn wij tot oplossingen gekomen. Tijdens het debat heeft

Finland echter precies dezelfde opmerkingen gemaakt als wij. Ook Engeland heeft dat gedaan. Er was nog een land dat dit gedaan heeft, maar dat wil mij even niet te binnen schieten. Wij waren in ieder geval met z'n vieren. Wij hebben gezegd dat wij het belang van wat hier aan de hand is, onderschrijven en dat ook wij vinden dat er tot een uitfasering van enkelwandige tankers gekomen moet worden, maar dat dit dan wel gedaan moet worden op een manier die uitvoerbaar is, dat er ook gekeken moet worden naar de in de wereld beschikbare tankercapaciteit om de wereldhandelsstromen te kunnen blijven vervoeren en dat hier een analyse op losgelaten moet worden. Uiteindelijk hebben wij met elkaar afgesproken dat dit zal gebeuren. Nederland heeft ook geen enkel probleem met die versnelde uitfasering. Integendeel, wij zijn daar een groot voorstander van.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik was in de veronderstelling dat de minister mijn motie nog moest beoordelen, maar ik begrijp nu dat hij al het woord "Alleingang" heeft gebruikt ter beoordeling van mijn motie. Ik vraag hem, zijn beoordeling te herhalen, want die heb ik gemist. Het kan ook zijn dat het antwoord warrig was. Maar ik begrijp het niet als hij dat woord koppelt aan mijn motie. In de motie vraag ik de regering om aan te sluiten bij twee andere landen. Hoe je dat als een Alleingang kan bestempelen, begrijp ik niet.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Als ik het goed zie, gaat het om de motie van mevrouw Van Velzen waarin staat: overwegende dat ongevallen met olietankers grote milieurampen kunnen veroorzaken en constaterende dat de huidige regelgeving onder de aansprakelijkheid hiervoor te beperkt is. Dan gaat het met name daar om. Dan vind ik dat wij ons moeten aansluiten bij wat er in internationaal verband gebeurt. Wij moeten nagaan wat de IMO – International Maritime Organization – op dat gebied doet. Daar gaat Nederland dan ook in mee. Nederland moet dat niet alleen willen doen. Er liggen allerlei aanzetten voor. Het lijkt mij verstandig om daarop te wachten en daarin mee te gaan. Dat bedoelde ik met Alleingang.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het milieu is het CDA een lief ding waard. De vorige week ingediende motie van de heer Duyvendak had bijna dezelfde strekking als de motie die vandaag is ingediend. Ik begrijp uit de woorden van de minister dat hij de motie overneemt. Ik leg dat zodanig uit dat de regering in Kopenhagen zal bepleiten om in Europees verband te komen tot afspraken die ertoe leiden dat rampen zoals met de Prestige zoveel mogelijk worden voorkomen. Als dat de intentie van de minister is, is mijn fractie tevreden.

Minister **De Boer**: Voorzitter. Het is de intentie van de minister om in Kopenhagen te bevestigen wat in de Europese Transportraad wordt besloten. Dat dekt precies wat hier gezegd is. Dus het antwoord aan de heer Mastwijk is "ja".

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Hier hebben wij het probleem bij de kop, want het besluit van de Europese Transportraad wijkt af van de inzet van de Europese Commissie, mede door de afzwakkende pogingen vanuit Nederland. Nu wordt het punt opnieuw geagendeerd in Kopenhagen, mede op initiatief van Frankrijk, om de oorspronkelijke inzet van de Europese Commissie alsnog tot besluitvorming te laten leiden. Die oorspronkelijke inzet is verwoord in mijn motie. Dus ik trek mijn motie niet in. Zij wordt morgen gewoon in stemming gebracht om een heldere Nederlandse positie boven tafel te krijgen.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, morgen na de middagpauze te stemmen over de ingediende moties.

Ik stel voor, dan tevens te stemmen over de motie-Dijkstra c.s. op stuk nr. 25 (28612) over de tweede verhoging van de NS-tarieven.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.