

## Voorzitter

(28973, nr. 7);

- de motie-Van der Ham over een convenant met supermarkten (28973, nr. 8).

Ik stel voor, aanstaande dinsdag voorts te stemmen over de wetsvoorstellen:

- Goedkeuring van het voornemen tot opzegging van het op 28 juni 1962 te Genève totstandgekomen Verdrag betreffende de gelijkheid van behandeling van eigen onderdanen en vreemdelingen met betrekking tot de sociale zekerheid (Verdrag nr. 118 aangenomen door de Internationale Arbeidsconferentie in haar zesenvoertigste zitting; Trb. 1962, 122, en Trb. 1964, 23) (29382);
- Wijziging van enkele sociale-verzekeringswetten en enige andere wetten in verband met het aanbrenge van enige vereenvoudigingen (29513);
- Wijziging van de Wet arbeid vreemdelingen in verband met invoering van bestuursrechtelijke handhaving (Wet bestuurlijke boete arbeid vreemdelingen) (29523);
- Wijziging van de Wet op het primair onderwijs en de Wet op de expertisecentra in verband met het invoeren van het jaarverslag en een nieuwe regeling van informatievoorziening voor het primair en (voortgezet) speciaal onderwijs (29470);
- Wijziging van de Wet op het voortgezet onderwijs in verband met onder meer vereenvoudiging van de bekostigingsbepalingen (29473);
- Aanpassing van bijzondere wetten aan de Wet dualisering gemeentebestuur (Wet dualisering gemeentelijke medebewindsbevoegdheden) (28995);
- Aanpassing van de Gemeentewet, de Provinciewet en enkele andere wetten in verband met de dualisering van het gemeente- en het provinciebestuur (29310);
- Aanpassing van bijzondere wetten aan de Wet dualisering provinciale medebewindsbevoegdheden (29316);
- Wijziging van het Wetboek van Strafvordering in verband met inbeslagneming en doorzoeking door de rechter-commissaris (29252);
- Wijziging van het Wetboek van Strafvordering houdende enkele wijzigingen in de regeling van de voorlopige hechtenis (29253);
- Wijziging van het Wetboek van Strafvordering, het Wetboek van

Strafrecht en de Wet op de rechterlijke organisatie in verband met het horen van getuigen en enkele verwante onderwerpen (29254);

- Wijziging van het Wetboek van Strafvordering strekkende tot aanpassing van de eisen te stellen aan de motivering van de bewezenverklaring bij een bekende verdachte (29255);
- Wijziging van de Faillissementswet in verband met het bevorderen van de effectiviteit van surséance van betaling en faillissement (27244).

Ik stel voor, toe te voegen aan de agenda van de week van 29 en 30 juni en 1 juli:

- het wetsvoorstel Wijziging van de Wet op de vennootschapsbelasting 1969 in verband met de invoering van een aftrekverbod voor de aankoopkosten van een deelneming (29381).

Overeenkomstig de voorstellen van de voorzitter wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik deel mee dat ingevolge artikel 69, tweede lid, van het Reglement van orde de aangehouden moties 24587, nr. 100; 27728, nr. 65; 27926, nrs. 15 en 18; 28241, nr. 10; 28244, nr. 62; 28286, nrs. 11 en 17; 29005, nr. 7; 29200-IXB, nr. 16; 29200-XVI, nrs. 166, 171 en 177; 29223, nr. 8; 29344, nr. 13; 29383, nr. 6; 29399, nr. 4, en 29407, nr. 6, zijn vervallen.

Het woord is aan de heer Aptroot, maar ik zie hem niet. Daarom is het woord aan de heer De Krom. Spreekt hij in plaats van de heer Aptroot?

De heer **De Krom** (VVD): Ik weet niets van de heer Aptroot. Ik verzoek om het verslag van het algemeen overleg over innovatie in het energiebeleid, dat wij deze week hebben gevoerd, voor volgende week op de agenda te plaatsen.

De **voorzitter**: Ik stel voor, aan het verzoek te voldoen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik sluit niet uit dat er ergens in het traject een kleine persoonsverwisseling heeft plaatsgevonden, waardoor ik dacht dat de heer Aptroot het verzoek zou doen. Ik weet het niet helemaal zeker.

De heer **De Krom** (VVD): Ik zal de

vergissing in ieder geval aan de heer Aptroot mededelen.

De **voorzitter**: Het is een compliment voor u beiden.

---

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Voorziening om ter uitvoering van besluiten van instellingen van de Europese Unie regels te kunnen stellen ten aanzien van buitenlandse schepen (Wet buitenlandse schepen); Nota van wijziging in verband met afstemming onderhavig voorstel met voorstel wijziging Havenbeveiligingswet (29394);**

- **het wetsvoorstel Wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) (29400);**

- **het wetsvoorstel Uitvoering van Verordening (EG) nr. 725/2004 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 31 maart 2004 betreffende de verbetering van de beveiliging van schepen en havenfaciliteiten (PbEU L 129), alsook van andere besluiten van volkenrechtelijke organisaties met betrekking tot de beveiliging van havens (Havenbeveiligingswet) (29468).**

De algemene beraadslaging wordt hervat.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. Ik ben er buitengewoon verheugd over dat wij vandaag over al de voorstellen inzake de schepenwetten kunnen praten. Met enkele van die voorstellen is buitengewoon veel haast. Daarom waardeer ik het zeer dat de Kamer de behandeling ervan voor vandaag op de agenda heeft willen zetten. Er wordt vandaag een belangrijke stap gezet naar de afronding van de implementatie van diverse Europese richtlijnen en de uitvoering van de Europese verordening inzake security. Ik ben

## Peijs

heel blij met de brede steun van deze Kamer voor het Wetsvoorstel buitenlandse schepen. Het is jammer dat de fractie van GroenLinks het wetsvoorstel niet steunt. Ik kom daar zo nog even op terug in een poging de GroenLinks-fractie te overtuigen. Dat is tenslotte altijd heel gemakkelijk.

Met het wetsvoorstel buitenlandse schepen wordt het mogelijk gemaakt om uitvoering te geven aan richtlijnen van de EU op het gebied van de veiligheid van buitenlandse zeeschepen. De EU heeft de laatste jaren een flink aantal veiligheidsvoorschriften opgesteld die niet alleen van toepassing zijn op de eigen schepen, maar ook op buitenlandse schepen die in de EU-wateryn komen. Daarmee wordt bereikt dat buitenlandse schepen in EU-wateryn aan dezelfde eisen voldoen als schepen uit de EU. Dat bevordert de veilige vaart in de Europese wateryn.

De CDA-fractie zette vraagtekens bij de noodzaak van een afzonderlijke wet. Daar wil ik nog even bij stilstaan. Een afzonderlijke Wet buitenlandse schepen is nodig omdat er geen toereikend bestaand wettelijk kader is. Er is wel degelijk bezien of het mogelijk zou zijn om de Wet havenstaatcontrole uit te breiden. Het probleem is dat die wet betrekking heeft op de handhaving van internationale normen en dat dit wetsvoorstel primair uitgaat van het stellen van normen, iets wat de Wet havenstaatcontrole dus niet doet. Het gaat in de Wet havenstaatcontrole bovendien om een zeer specifieke vorm van handhaving die niet voldoende overeenkomt met de vorm van handhaving die voor dit wetsvoorstel nodig is. Dat betekent dat er relatief veel tijd gestoken had moeten worden in het logisch samenvoegen van beide stelsels, zonder dat er duidelijke synergievoordelen zouden zijn geweest. Daarom is er voor een apart wetsvoorstel gekozen.

Ik kom nog even terug op een opmerking van de heer Duyvendak. Vanzelfsprekend hecht het kabinet zeer aan het primaat van de wetgever. Wij moeten alleen wel voor ogen houden over wat voort soort regels wij het hebben. Ik denk dat het hier om de uitvoering gaat van heel gedetailleerde technische regels. Bij het opstellen van dergelijke regels is het parlement over het algemeen nooit betrokken. Ik noem bijvoorbeeld de technische

veiligheidsvoorschriften van de Rijnvaart. Die voorschriften zijn zo technisch van aard dat het parlement daar niet bij betrokken is. Afgaande op wat ik van de andere fracties heb gehoord, geloof ik niet dat er bij de Kamer behoefte bestaat om verandering te brengen in deze werkwijze.

Ik kom nu te spreken over de Havenbeveiligingswet. Het verheugt mij zeer dat bijna alle fracties duidelijk hebben aangegeven dat zij positief staan tegenover het wetsvoorstel ter uitvoering van de Europese verordening met de bijbehorende wereldwijde ISPS-code. Dat is een belangrijk signaal van de Nederlandse volksvertegenwoordiging naar de regering als inkomend voorzitter van de EU. Ik ben de Kamer werkelijk zeer erkentelijk dat zij op korte termijn ruimte heeft gemaakt op de agenda voor de plenaire behandeling van dit wetsvoorstel. Als democratie met een open karakter zijn wij kwetsbaar voor terrorisme en andere acties waarbij moedwillig wordt beoogd om letsel of ernstige schade toe te brengen aan mensen of vitale infrastructuur. In dit geval gaat het om haventerminals die veelal van vitaal belang zijn voor onze economie en werkgelegenheid. Het Nederlandse belang van een tijdige implementatie van deze verordening is onevenredig groot. Daartoe noem ik drie redenen.

Ik wijs op de Nederlandse rol als havenstaat, vlaggenstaat en kuststaat, specifiek als logistiek centrum van Europa en spil in internationale handel. Nederland wil een betrouwbare politieke vervoers- en handelspartner zijn. Het niet tijdig voldoen aan de bepalingen van de verordening zal tot gevolg hebben dat de internationale scheepvaart en dus de handel Nederlandse havens zal mijden. Ten tweede komt een aanmerkelijk deel van de Amerikaanse olie-importen uit Nederland en de regio Rotterdam-Rijnmond. Daarom is die regio binnen de EU het centrum voor de Europese strategische olievoorraden die in en rond Rotterdam liggen. Ten derde valt de datum van inwerkingtreding van de verordening samen met de start van het Nederlandse voorzitterschap. Het voorzittende land heeft een voorbeeldfunctie. Nederland is spreekbuis voor de lidstaten en aanspreekbaar door derden als EU-voorzitter!

In de afgelopen periode is er ontzettend veel werk verzet om alles tijdig vóór 1 juli 2004 gereed te hebben. Dat is al over enkele weken. Dat wij zo ver zijn gekomen, is het resultaat van een uitstekende samenwerking tussen onze havens, het havenbedrijfsleven, de burgemeesters van de zeventien haven-gemeenten en hun medewerkers, de reders en de betrokken ministeries met de daaronder ressorterende diensten. Ik zeg dit met enige gepaste trots. Dit laat namelijk zien waartoe wij in Nederland, als het moet, samen in staat zijn.

Daden van terrorisme zijn nooit helemaal te voorkomen. Daar moeten wij ook eerlijk in zijn. Met deze mondiaal aanvaarde maatregelen hebben wij met het behoud van het level playing field in economisch opzicht echter een majeure stap gezet in de richting van een (systematisch) veiliger maritieme sector. Dat is in het belang van de gehele Nederlandse samenleving.

Voordat ik overga tot de beantwoording van de in de eerste termijn gestelde vragen door de woordvoerders merk ik nog het volgende op. De Nederlandse regering is verplicht om uiterlijk 30 juni 2004 aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), aan de Europese Commissie in Brussel en aan 24 andere lidstaten te melden welke Nederlandse havenfaciliteiten een verklaring hebben ontvangen waarin staat dat zij voldoen aan de internationale eisen. Zelfs al zouden wij het wettelijke traject hebben afgerond, dan komt er nog het hele meldings-traject. Alles bij elkaar resteren er voor ons wat dat betreft nog slechts 13 dagen. Vanwege de zeer krappe nog resterende tijd heb ik besloten om de Europese verordening over de beveiliging van havens en schepen op dit punt tijdelijk rechtstreeks zelf uit te voeren. Dit is dus een tijdelijke maatregel. Dit betekent dat ik, mits ik een positief advies van de burgemeester van een havengemeente heb ontvangen, voor haventerminals en kades een verklaring zal afgeven waarin staat dat die voldoen aan de beveiligingseisen van de verordening en de ISPS-code. Ik meld de goedkeuringen zo snel mogelijk, doch uiterlijk 30 juni 2004, aan de IMO, aan de Europese Commissie en aan de andere EU-lidstaten.

In dit licht verzoek ik de Kamer om vandaag nog te stemmen over het wetsvoorstel inzake de Haven-

## Peijs

beveiligingswet. Natuurlijk weet ik niet of dit in het vergaderschema van de Kamer past.

De uitvoeringswetgeving voor de zeeschepen onder Nederlandse vlag zal tijdig vóór 30 juni 2004 gereed zijn, zodat de zeeschepen die aan de beveiligingseisen voldoen, kunnen worden gecertificeerd. Deze is opgenomen in het Schepenbesluit 2004.

Mevrouw **Gerken** (SP): Ik vind het goed dat de minister voortvarend te werk gaat; dat is ook nodig. Ik mag er toch wel van uitgaan dat de verklaringen die zij afgeeft, overeenkomstig de situatie worden afgegeven en niet puur vanwege het feit dat er een verklaring afgegeven moet worden.

Minister **Peijs**: Dat is vanzelfsprekend. Alleen de terminals en de schepen die aan de gestelde eisen voldoen, ontvangen een dergelijke verklaring.

Voorzitter. Onder anderen de heer Van Hijum en Verdaas hebben geïnformeerd naar het level playing field in Nederland en internationaal. Zij hebben in dit verband hun zorgen uitgesproken over de niet uniforme toepassing in Nederland van de wettelijke regels. Nationaal zal er toezicht op de implementatie zijn via het eerstelijns toezicht door de havengemeenten en het tweedelijns toezicht door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat. Op Europees niveau heeft de Europese Commissie een beschrijving aangekondigd van de rol van het in 2002 opgerichte European maritime safety agency (EMSA). Het is bekend dat een Nederlander daar directeur is. De Europese Commissie zal ook op beveiligingsgebied ondersteuning verlenen bij onder andere de controles op de naleving van de verordening in de lidstaten. Dat gaat het EMSA ook doen. Op deze manier wordt het level playing field gewaarborgd.

Bovendien zal de Europese Commissie een vergelijkend onderzoek in de lidstaten uitvoeren naar de financiering van de security-maatregelen. Wij weten dan dat door de manier van financieren het level playing field niet verstoord wordt. Vooralsnog is duidelijk gebleken dat zowel Duitsland als België eenzelfde kostenstructuur kennen als Nederland. De havenondernemingen en de reders moeten

zelf hun beveiligingsmaatregelen betalen, terwijl de overheden het toezicht en de handhaving voor hun rekening nemen.

Ik ga nu in op het amendement-Duyvendak/Gerken over de WVVS en de HOI-richtlijn. Als ik het goed begrijp, wordt hierin een route voorgesteld die leidt tot verstoring van het level playing field, met name met België. Er is zojuist een level playing field bepleit door het CDA en de VVD. Die partijen hebben gepleit voor de handhaving van een gelijkwaardig speelveld bij de implementatie van de ISPS-code en de EU-verordening via de Havenbeveiligingswet. Het belang van het in stand houden van het level playing field onderschrijf ik volledig. Later kom ik terug op dit amendement.

De heer Van Hijum en de heer Verdaas vragen of ik wil ingaan op hun grote zorg dat de nieuwe regels binnen Nederland niet uniform zullen worden toegepast en er een oerwoud aan procedures en formulieren ontstaat. Ik kan mij de zorg van de heren Van Hijum en Verdaas goed voorstellen. Als hun zorg terecht was, druiste het in tegen het beleid dat het kabinet met brede steun van de Kamer voert om het aantal regels, waar enigszins mogelijk, uit te dunnen en om het papierwerk voor het bedrijfsleven zo beperkt mogelijk te laten zijn. Nu de bedrijven in de verschillende Nederlandse havens moeten concurreren met andere bedrijven in Nederland of elders in Europa en een niet onaanzienlijk deel daarvan ook op mondiale schaal, is het natuurlijk van zeer groot belang dat de mondiale regels voor de beveiliging van havens in elk geval binnen Nederland in gelijke gevallen op dezelfde manier worden uitgelegd en toegepast. In totaal zes regionale toetsingsteams van deskundigen adviseren de burgemeesters. Gelukkig bestaat sinds enige tijd een landelijk overlegorgaan van deze zes toetsingsteams. Daarin worden met name interpretatieverschillen uitgevochten en modellen voor formulieren uitgewisseld. Mij is bekend dat interpretatieverschillen doorgaans worden opgelost. Dit geldt ook voor de verschillen in procedures en voor belangrijke afwijkingen tussen formulieren en de door de bedrijven te verstrekken gegevens. In een aantal gevallen kwam men er niet uit. Toen heeft

men aan mij gevraagd wat een redelijke en verantwoordelijke uitleg was van een bepaalde regel in de verordening of in de code. Indien in de toekomst blijkt dat de havengemeenten er niet uit komen, aarzel ik niet om gebruik te maken van de mogelijkheid die in het wetsvoorstel is opgenomen om als Nationale Beveiligingsautoriteit aanwijzingen te geven aan havenburgemeesters. Daarnaast houd ik vanzelfsprekend nauwlettend de toekomstige interpretaties in het oog van Europese en nationale regels zo die naar mijn oordeel op gespannen voet staan met de redelijke en verantwoorde uitleg van die regels. Ten slotte hecht ik eraan om op te merken dat het landelijk overleg van toetsingsteams mij heeft laten weten dat er geen sprake is van een overdaad, laat staan een oerwoud aan formulieren en procedures waar de 360 havenfaciliteiten mee moeten werken of die zij moeten ondergaan. Wij hebben de ACTAL-toets dan ook glansrijk doorstaan.

De heer Van Hijum vroeg naar de stand van zaken in de ontwerp-richtlijn voor de bredere havenbeveiliging oftewel de logistieke keten. De ontwerp-richtlijn is afgelopen vrijdag in eerste lezing door de Raad van Transportministers van de Europese Unie aangenomen. De stukken voor deze Transportraad hebben wij van tevoren in een algemeen overleg met uw Kamer besproken. In het voorstel voor de Havenbeveiligingswet is nu al voorzien in een toereikende wettelijke grondslag voor het implementeren van deze nieuwe richtlijn voor de Nederlandse havens door middel van een AMvB. Die kan er gewoon aan worden gehangen. Dat zal tijdens ons voorzitterschap gebeuren. Daarna komt de gehele vervoersketen aan bod. Ik merk op dat wij ernaar moeten streven dat het praktische en werkbare richtlijnen worden, zodat wij niet omkomen in de bureaucratie. Het is aardig om in verband met de gehele logistieke keten op te merken dat de binnenvaart de noodzaak heeft gezien tot het vrijwillig ondernemen van actie. De binnenvaart is druk bezig om te voldoen aan de beveiligingseisen.

Wat voor initiatieven kunnen op het terrein van de gehele logistieke keten worden ontplooid? Vanwege de interactie tussen de beveiligde havens en de zeeschepen na 1 juli aanstaande en tussen het spoor, het

## Peijs

wegvervoer en de binnenvaart, neemt de vraag naar een beveiligingsregime voor de gehele keten toe. De Verenigde Naties en de Europese Unie ontplooiën op dit moment initiatieven. Daarover hebben wij onlangs tijdens een vergadering van transportministers in Ljubljana gesproken. Daarbij waren ook de Verenigde Staten, Canada, Japan en China aanwezig, dus alle grote verscheidende naties. Vastgesteld is dat wij zo veel mogelijk aan beveiliging moeten doen, maar dat het werkbaar moet blijven. Een haven waar niemand in kan, is natuurlijk buitengewoon veilig, maar geen haven. De Europese Commissie heeft inmiddels de lidstaten geconsulteerd over een richtlijn voor de gehele transportketen. Er wordt nu een analyse gemaakt van de reacties. De richtlijn kan eind van het jaar verwacht worden. De Nederlandse regering steunt het initiatief om een beter beveiligde transportketen te realiseren; niet alleen om de schade als gevolg van terreur te voorkomen, maar ook om een betrouwbare politieke handels- en transportpartner te zijn. Zo langzamerhand wordt beveiliging ook een echt concurrentie-item.

Ik kom vervolgens bij de Havenbeveiligingswet. De zeeschepen worden gecontroleerd op de smokkel van illegale goederen en mensen. Het Rotterdamse havenbedrijf doet dit door twee containerscans te plaatsen waarmee de containers worden doorgelicht. Het doet dit aan de hand van een risicoanalyse door de douane. Het is een buitengewoon ingewikkelde, bijna statistische procedure die wordt afgehandeld en met groot succes. Het is een methode van risicoanalyse en targetting op basis van verkregen informatie. Zaken worden naast elkaar gelegd; de opgegeven lading wordt naast het gewicht van de container gelegd. Ik ben er een keer geweest. Het is buitengewoon indrukwekkend. Bij de Deltaterminal op de Maasvlakte worden alle containers gecontroleerd. Op de kranen zijn lezers aangebracht, die kunnen aflezen of de zegels op de containers kloppen. In het Eem-Waalhavengebied staat een mobiele scan. Berichten over de kosten en baten van de containerscan heb ik niet. Ik heb ze wel over de kosten, maar niet over de baten. Ik zou die vraag kunnen voorleggen aan de

staatssecretaris van Financiën, als men deze twee zaken graag tegenover elkaar zet.

Toen wij het tool kit-programma ontwikkelden om te kunnen voldoen aan bepaalde eisen die de ISPS-code voorschrijft, is het idee ontstaan om dit via een generiek software-programma te doen. Dat impliceert dat zowel de gebruikers van het programma, de havenbedrijven, als de toetsers lokaal en nationaal een uniform systeem hanteren. Uitgangspunt bij het nationale beveiligingsbeleid is namelijk dat het level playing field niet in het geding komt. De vraag om een bijdrage te leveren aan de ontwikkeling was niet afkomstig van een commercieel bedrijf, maar van een toenmalige overheidsinstelling, namelijk het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam. De specifieke uitkering die ik met toestemming van mijn ambtgenoten van Binnenlandse Zaken en Financiën in 2003 aan de gemeente Rotterdam heb gegeven, was nadrukkelijk en uitsluitend bestemd om het reeds ontwikkelde tool kit-programma geschikt te maken voor alle Nederlandse havens. Het was dus een generieke handeling.

De heren Duyvendak en Van Hijum vroegen naar concrete maatregelen in de havens, zodat de Havenbeveiligingswet geen papieren tijger wordt. Moeten de havens bijvoorbeeld cameratoezicht hebben en dergelijke? Welke concrete beveiligingsmaatregelen worden genomen in een terminal wordt bepaald door de risicoanalyse en het daarop gebaseerde beveiligingsplan, dat door de burgemeester moet worden goedgekeurd. Het toetsings-team dat de burgemeester adviseert, bezoekt elk bedrijf om de situatie en de risico's ter plekke te bekijken. In de wet staat niet wat je zou moeten doen. Het hangt ook heel erg af van de situatie. De havenfaciliteiten zijn natuurlijk verschillend. Na afgifte van het beveiligingscertificaat vindt periodiek toezicht plaats op de naleving van de plannen die de bedrijven zelf hebben ingediend en die zijn goedgekeurd. Cameratoezicht is dus niet voorgeschreven, maar is een mogelijk middel om het doel te realiseren. Je kunt ook denken aan beveiligers met honden en andere zaken. De vraag is dus waar je de camera voor wilt gebruiken, voor de kade of voor een terminal. Kun je met mensen beveiligen of heb je alarmsystemen? Er zijn allerlei

mogelijkheden. Iedereen kiest wat hem het beste dunkt. Dat wordt vervolgens getoetst. De risicoanalyse vindt ook ter plekke plaats; het is maatwerk op de risicosituatie ter plaatse.

De heer Verdaas heeft gevraagd wie toegang kunnen krijgen tot de risicoanalyse van een havenbedrijf en tot alle beveiligingsmaatregelen die genomen worden. De gegevens die de bedrijven verstrekken aan de overheid en aan de toetsers, zijn strikt vertrouwelijk. Zij worden ook als zodanig bewaard. In de memorie van toelichting ben ik al ingegaan op de relatie met de Wet openbaarheid van bestuur. Daarin heb ik uitgelegd dat de WOB, zoals deze recent is aangevuld door middel van het wetsvoorstel 28835, voldoende is om dit soort vertrouwelijke en gevoelige bedrijfsinformatie te beschermen. De aanvulling van de WOB waarop ik doel, gaat nadrukkelijk over de beveiliging van bedrijven en het voorkomen van sabotage. Daar is heel duidelijk over nagedacht.

De heer **Verdaas** (PvdA): Dit is een helder antwoord: de informatie wordt zo vertrouwelijk mogelijk behandeld. Ik sprak echter niet voor niets van een paradox, in die zin dat de hulpverlening ± stel dat er een keer iets gebeurt ± erbij gebaat is als deze direct toegang heeft tot op zich vertrouwelijke informatie. Dat kan waarschijnlijk in bepaalde omstandigheden heel veel ellende besparen en levens redden. Het lijkt mij goed om ook daarover na te denken. Is dat georganiseerd?

Minister **Peijs**: Ja, dat is georganiseerd. Daarom is ook de burgemeester gekozen als de beveiligingsautoriteit, want hij gaat tegelijkertijd over de orde en veiligheid in zijn gemeente; hij heeft als beveiligingsautoriteit toegang tot de haven in zijn gemeente.

Mevrouw Dezentjé Hamming vroeg naar het percentage waarmee op dit moment Nederlandse schepen en havenfaciliteiten voldoen aan de internationale beveiligings-eisen. Daar lijken namelijk de percentages van de IMO anders te zijn dan wat de bedrijven en de havenautoriteiten zeggen. Voor zover wij het weten ligt dit percentage, zowel wat betreft de schepen onder Nederlandse vlag als de Nederlandse haventerminals, op ruim 80. Bij de IMO heeft nog maar een klein percentage van de lidstaten

## Peijs

de door hen goedgekeurde terminals aangemeld, omdat zij eerst met alle werkzaamheden gereed willen zijn en wel uit veiligheidsoverwegingen. Als je immers zegt: "Bij mij is 60% klaar", dan zeg je tegelijkertijd dat 40% niet klaar is. Juist de mensen die je zou willen uitsluiten van dat soort wetenschap, zouden dit natuurlijk graag weten. Iedereen meldt derhalve pas aan bij de IMO als men klaar is.

Mevrouw Gerkens en de heer Duyvendak vragen of de minister bereid is een onderzoek te doen naar een registratiesysteem voor personen werkzaam in de Nederlandse havens. Om te beginnen lijkt het mij goed een onderscheid te maken tussen enerzijds de toegang tot een havengebied in het algemeen en anderzijds de toegang tot individuele bedrijven in de haven. Op dit ogenblik is er geen wetgeving die regels stelt over de toegang tot de havens of de bedrijven in de havens. Natuurlijk zijn er wel voorzieningen bij bedrijven, want als ik daar ooit naar een containeroverslagbedrijf ga, kan ik er zomaar niet in. Ik heb de woordvoerder bewonderd die zo-even zei daar zomaar in te kunnen, maar als je daar met een auto aan komt, kom je al gauw een grote slagboom tegen en een bewaking die van je wil weten wat je komt doen. Ik ben daar niet zo pessimistisch over. Er is een flink aantal bedrijven dat eigener beweging aan toegangsregistratie doet.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik begrijp dat er ook andere ervaringen zijn. Het is niet alleen mijn ervaring, maar ook de ervaring van twee journalisten; ik refereerde aan SBS6. Ik wil daarom dat de minister het ter harte neemt dat er bedrijven zijn waar je zo het terrein op kunt lopen. Sterker nog: er zijn bedrijven bij waar je niet eens langs een slagboom hoeft, omdat het gewoon een open terrein is waar je zo naar binnen kunt.

Minister **Peijs**: Ik neem dat mee. Ik denk dat het in het kader van deze wet heel duidelijk aan de orde zal komen waar dit laatste nog het geval is. De havenbeveiligingswet verplicht de individuele bedrijven tot dit soort risicoanalyse en het maken van een beveiligingsplan met heel concrete maatregelen. Binnenkort moeten wij het samen nog maar eens gaan

proberen en dan moet het niet meer mogelijk zijn.

Voorzitter. De maatregelen zullen per bedrijf kunnen verschillen, afhankelijk van het risicoprofiel. Een mogelijke maatregel kan zijn: de registratie van werknemers. De overheid beoordeelt elk beveiligingsplan afzonderlijk, met een daarbij behorende risicoanalyse. De toegevoegde waarde van een algehele registratieverplichting in het havengebied zie ik niet, maar ik kan mij wel voorstellen dat het past in de individuele plannen van een havenbedrijf.

Mevrouw **Gerkens** (SP): De minister zegt dat zij de toegevoegde waarde ervan niet ziet. Mijn vraag is of de minister bereid is om met een notitie te komen, gericht op een onderzoek naar de vraag of die toegevoegde waarde er is en hoe deze eruit zou moeten zien. De minister mag best de conclusie trekken dat het goed is als bedrijven dit zelf doen en zij mag bedrijven adviseren het te doen. Maar ik denk dat daar waar wij overal pasjes hebben  $\pm$  op Schiphol, hier in de Tweede Kamer en noem maar op  $\pm$  het van de gekke is dat wij dit soort systemen niet ontwikkelen voor een belangrijke economische ader in ons land, namelijk de haven. Is de minister bereid met een notitie daarover te komen?

Minister **Peijs**: Ik wil daarmee wachten totdat wij een overzicht hebben van de maatregelen van de bedrijven. Als die registraties er zijn en ieder individueel bedrijf voldoende is beveiligd, dan zie ik er geen noodzaak toe. Wij zullen van de toetsingsteams horen of er naar hun mening voldoende wordt beveiligd. Je hebt ook niets aan een haven waar niemand meer in kan.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Dat zijn weer andere uitersten. Het is denkbaar dat die bedrijven niet met dat systeem komen. Bent u bereid om hier uit te spreken dat zij zo'n systeem moeten hebben?

Minister **Peijs**: Iedereen kan op de parkeerplaatsen op Schiphol komen, maar het bedrijf zelf moet straks beveiligd zijn. Als ik een signaal krijg dat dit niet het geval is, dan kom ik naar u toe met een notitie.

De heer **Verdaas** (PvdA): Ik wil voorkomen dat er verwarring

ontstaat of dat wij een heel vreemde wet krijgen. De minister heeft het amendement-Duyvendak/Gerkens bij de havenbeveiligingswet besproken. Het antwoord zal wel correct zijn, maar het amendement betreft de HOI's.

Minister **Peijs**: Ik was mij daarvan bewust. Ik heb laten zien dat wij bij de ene wet vragen om het level playing field in stand te houden, terwijl wij bij de andere wet zeggen: laat dat level playing field maar gaan.

Ik kom bij de HOI's, de havenontvangstinstallaties. Het parlement en de regering gaan gezamenlijk voor een schone zee. Het verheugt mij dan ook dat de daadwerkelijke implementatie van de richtlijn voor de HOI's binnen afzienbare tijd zijn beslag kan krijgen. Uit de bijdrage van de woordvoerders concludeer ik dat wij het op de meeste punten eens zijn. De discussie gaat vooral over de snelheid en de wijze waarop de 100% indirecte financiering voor de inzameling, opslag en verwerking van het scheepsafval in Nederland wordt bereikt. Ik stel vast dat de visserij reeds jaren op vrijwillige basis een systeem van 100% indirecte financiering hanteert en dat dit systeem blijft zoals het is. Ook voor de jachten en jachthavens geldt een systeem van 100% indirecte financiering.

Het was en is mijn ambitie om ook voor de koopvaardij 100% indirecte financiering te realiseren. Ik meen dat wij het over dat uitgangspunt eens zijn. Wel heb ik steeds aangegeven dat ik dat op een verantwoorde manier wil doen. Behalve het belang van de uitvoeringslasten voor de havenbeheerders en het financiële belang van de scheepvaart is vooral de internationale havenconcurrentie van invloed geweest op de uitgangspunten van mijn beleid. Dat heeft er in ieder geval toe geleid dat door de havenbeheerders wordt gekozen voor een financieringssysteem dat overeenkomt met het indirecte financieringssysteem van Duitsland en Denemarken. De kapitein mag voor de betaling van de verplichte bijdrage een maximale hoeveelheid afgeven zonder bij te betalen. Geeft hij meer af, dan zal hij moeten bijbetalen. Dat is zowel in het Nederlandse als in het Duitse systeem precies hetzelfde. Door de inspanningen van de haven-

## Peijs

beheerders hebben wij al behoorlijk wat bereikt. Het is grappig om te zien dat zij onafhankelijk van elkaar tot dezelfde systemen zijn gekomen. Ik verwacht dan ook zeker ruim boven het minimumpercentage te zitten dat de Europese regelgeving ons voorschrijft.

Het is van belang om te wijzen op de verplichtingen uit de richtlijn. Het gaat erom dat het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen wordt bevorderd en dat het scheepsafval meer en meer aan de wal wordt afgegeven. Het gaat niet alleen om het financieringssysteem. Ook de andere verplichtingen zijn van belang. Er is de verplichting het scheepsafval af te geven en er is de handhaving daarvan. Er is een meldplicht en er moet een havenafvalplan worden opgesteld. Bovendien moet bij de inspectie, die op 25% van de schepen moet plaatsvinden, worden bekeken of de kapitein van een schip inderdaad kan doen wat hij zegt. Als hij zegt dat het afval pas in Zweden wordt afgegeven, moet van tevoren worden vastgesteld of het schip dat afval wel kan bergen totdat het in Zweden is. Is er niet voldoende ruimte aan boord, dan moet het afval wel worden afgegeven. Er zijn allerlei verplichtingen waar de kapitein van het schip aan moet voldoen. Hij kan niet alleen maar vanwege het financiële aspect naar Zweden gaan. Er wordt echt gekeken naar wat hij met zijn afval doet etc. Er wordt gehandhaafd. De kapitein is gewoon verplicht om het afval af te geven. Al die verplichtingen moeten in samenhang worden gezien. De indirecte financiering is eigenlijk maar een onderdeel van het totale pakket aan maatregelen.

Geconcludeerd moet worden dat de desbetreffende havens in Zweden en Noorwegen waar de kapiteins al hun scheepsafval kunnen afgeven zonder te behoeven bijbetalen, in toenemende mate de gevolgen daarvan ondervinden. Er ontstaat een onaanvaardbaar afvaltoerisme, waardoor de kosten in die havens onaanvaardbaar stijgen. Zo'n wijze van financieren kan alleen als alle Europese havens dat systeem invoeren. Het zal duidelijk zijn dat wij op dit moment nog niet zo ver zijn. De conclusie is dus dat het van belang is goed te kijken naar de situatie in de ons omringende landen. Het behoud van een gezonde concurrentiepositie voor onze haven

is van groot belang bij de afweging die voorafgaat aan de beslissing om het percentage indirecte financiering vast te stellen dan wel te verhogen. Dat betekent dus niet, mijnheer Duyvendak, dat die kapitein kan besluiten om het afval overboord te kieperen. Hij moet uitleggen wat hij met zijn afval heeft gedaan. Hij kan het in Rotterdam wel kwijt, maar als hij meer heeft dan de vastgestelde hoeveelheid voor Rotterdam, dan moet hij voor dat meerdere betalen.

**De heer Van Hijum (CDA):** Zou de minister omwille van de scherpte van het debat kunnen aangeven wat nu het verschil is tussen de maatregelen die wij op dit moment ter zake invoeren en het systeem van de 100% dat wij nog niet hebben bereikt? Welke stappen moeten wij concreet nog zetten om daarnaartoe te gaan?

**Minister Peijs:** Als wij wat betreft Rotterdam bijvoorbeeld zouden gaan naar 100% zonder bijbetaling, dan hebben wij niet alleen te maken met een hogere kostenpost en een slechtere concurrentiepositie zolang Antwerpen en Hamburg niet meedoen, maar ook met een afvalverwerkingsprobleem. Het is namelijk de vraag of de afvalinzamelende sector wel genoeg capaciteit heeft om het afval te verwerken.

**De heer Van Hijum (CDA):** Wij hebben het nu over huishoudelijk afval, klein chemisch afval en oliehoudend afval. Dat regelen wij allemaal goed. Wat blijft er dan nog over? Voor welke dingen regelen wij het nog niet en welke stappen moeten wij nog zetten om dat ook voor elkaar te krijgen?

**Minister Peijs:** In het huidige systeem komt niet al het afval naar Rotterdam. Als Rotterdam in de verre omtrek de enige haven zou zijn waar men voor de volle 100% al het afval kan afgeven, dan komt al het afvaltoerisme naar Rotterdam. De kosten zullen dan zo hoog worden dat wij voortdurend de prijs zullen moeten verhogen. Ik meen dan ook dat het een systeem is dat gebaseerd moet zijn op solidariteit. Ik weet zeker dat dit ook de heer Duyvendak zal aanspreken. Kortom, het kan alleen maar in solidariteit, dus als wij allemaal ongeveer hetzelfde doen en eenzelfde systeem handhaven. De Zweden plukken nu de wrange

vruchten van hun ruimhartige systeem.

**De heer Verdaas (PvdA):** Voorzitter. De analyse is compleet. De politieke vraag is echter of je wacht tot de anderen gaan bewegen of dat je zelf als eerste gaat bewegen. Wanneer de ambitie is om over vijf jaar 100% indirecte financiering te hebben, dan zal er toch iemand moeten gaan bewegen. Gaan wij dan bewegen of niet?

**Minister Peijs:** Voorzitter. Ik ben van plan om nog heel veel te doen, voordat we gaan bewegen. De implementatie wordt erg belangrijk gevonden. De Europese Commissie is na het eerste jaar al aan het evalueren. Zij heeft aan alle lidstaten vragen gesteld over de implementatie, ook aan België. Er wordt op dit ogenblik getoetst hoe de nieuwe regelgeving in de verschillende lidstaten wordt uitgevoerd en geïmplementeerd. Er wordt gekeken of de lidstaten de richtlijn volgen. Er moet heel goed naar gekeken worden of de wijze waarop dit bij onze burens gebeurt, volgens de richtlijn mogelijk is. We moeten met elkaar in Europese evaluatiebijeenkomsten kijken of we op één lijn zitten, zodat niet één lidstaat zoals nu Zweden overmatig belast wordt, maar we de lasten samen dragen. Het systeem is gemaakt op iets dat we met zijn allen zouden doen. Als iedereen een stuk voor zijn rekening neemt, is het voor iedereen op te brengen. Als de hele stroom echter naar één lidstaat gaat, is dit niet langer het geval. Dat zou heel slecht zijn.

Al deze stappen moeten in vijf jaar plaatsvinden, zodat we na vijf jaar tot een systeem zijn gekomen dat we ons met zijn allen kunnen permitteren en waarbij er niets overboord gaat. Er mag niets overboord gaan. Er moet ingeleverd worden. Als je als lidstaat betrappt wordt, overtreed je de richtlijn.

**De heer Duyvendak (GroenLinks):** We weten helaas allemaal dat er nog heel veel over boord gaat. De minister deed aan uitlokking door steeds mijn naam aan te roepen. Ik ben echter toch blijven zitten, want ik wacht op de feiten. Kan de minister zeggen hoeveel dunder het wordt? Hoeveel schepen wijken uit naar andere havens? Hoe is de prijselasticiteit? Hoeveel extra afval komt

## Peijs

er eventueel naar Nederland, als Nederland wel meedoet en de Duitsers doen iets minder mee? De minister heeft tot nu toe geen enkel feit genoemd. Kan zij onderbouwen wat zij beweert? Of heeft zij geen feitelijke onderbouwing?

Minister **Peijs**: Mijnheer Duyvendak, u haalde zo straks een onderzoek aan van de Erasmus Universiteit, maar u spreekt slechts over een onderdeelje uit dat onderzoek. Het onderzoek stelde dat het meevalt voor een haven, wanneer je de milieu-maatregelen ieder op zich bekijkt. Als je alles optelt, valt het niet meer mee. Aangezien we de richtlijn nog gaan invoeren, heb ik de cijfers nog niet. Laten we afspreken dat ik de Kamer na een jaar de cijfers laat zien. Ik zal dan wat er bij ons gebeurt en wat we bij de burens zien gebeuren, zetten naast wat er in Zweden aan het gebeuren is. We moeten eerst van start gaan, voordat we de cijfers kunnen laten zien.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. De minister interpreteert het onderzoek onjuist, met alle respect. Het onderzoek zegt dat er geen effect zal zijn op de ladingstromen. Daarnaast zegt de minister dat zij nog geen cijfers heeft. Zij geeft daarmee toe dat zij geen feitelijke onderbouwing heeft voor al haar grote stellingen over concurrentienadeel. Ik zeg dan: laten we dan doen wat voor het milieu het beste is, de 100% indirecte financiering.

Minister **Peijs**: Voorzitter. Je moet met sommige dingen niet onvoorzichtig zijn. Ik zou liever voor alle zekerheid liever een jaar kijken wat er gebeurt en daarna met cijfers komen. De heer Duyvendak heeft het volste recht om dat te vragen. Wij zetten dan alle systemen naast elkaar. Het systeem van de burens en dat van ons is ongeveer hetzelfde. Het is alleen bij de Vlaamse burens en in Zweden anders. Laten we de drie systemen naast elkaar zetten. We kunnen dan met elkaar besluiten wat het beste systeem is en hoe we volgende stappen zullen zetten. Ik acht de concurrentiepositie van de haven buitengewoon belangrijk.

Voorzitter. Wij denken dat wij in vijf jaar kunnen doorgroeien naar een systeem waarbij de kapiteins voor het betalen van de verplichte bijdrage alle scheepsafval kunnen

afgeven, terwijl voor het afgeven van excessieve hoeveelheden moet worden betaald. Het gaat dan om hoeveelheden die bij een normale bedrijfsvoering niet kunnen zijn ontstaan. Mevrouw Gerkens en de heer Verdaas hebben hiernaar gevraagd. Het is mijn bedoeling om het concurrentiebelang, het milieubelang en de continuïteit van de inzameling en verwerking jaarlijks af te wegen op basis van een stappenplan. Aan de hand van de inbreng van een aantal relevante betrokken partijen zal ik een afweging maken van die belangen en een besluit nemen om het percentage indirecte financiering te verhogen. In de nota naar aanleiding van het verslag heb ik reeds de bereidheid uitgesproken de Tweede Kamer van deze voorgenomen beslissing en de onderbouwing op de hoogte te stellen.

In het wetsvoorstel is ervoor gekozen, de verantwoordelijkheid voor de uitwerking neer te leggen bij de havenbeheerder. Hij heeft daarbij ruimte voor een eigen uitwerking, waarbij hij rekening kan houden met de situatie in de buitenlandse en binnenlandse havens en de wijze waarop hij in zijn haven een en ander wenst te organiseren. De uitwerking kan daarom per haven verschillen. Zoals gezegd, kiezen alle havenbeheerders voor een systeem dat overeenkomt met de systemen in Duitsland en Denemarken. Voor het betalen van de bijdrage kan men zonder bijbetaling een bepaalde maximale hoeveelheid scheepsafval afgeven. Tevens hebben de havenbeheerders de bereidheid getoond, volledig mee te werken aan de realisering van het uiteindelijke doel, namelijk dat alle kapiteins hun scheepsafval kunnen afgeven zonder bijbetaling.

Voordat ik tot beantwoording van de overige vragen overga, merk ik het volgende op. Ik stel het op prijs, niet in de laatste plaats vanwege een nog lopende infractieprocedure voor het Hof van Justitie in Luxemburg dat de Kamer het wetsvoorstel zo kort na het uitbrengen van de nota naar aanleiding van het verslag voor de openbare behandeling heeft willen agenderen. Als wij er vandaag uitkomen en de Eerste Kamer dezelfde voortvarendheid aan de dag zou willen leggen, is het nog mogelijk op 1 oktober of anders zo kort mogelijk daarna een echte start

te maken met de uitvoering van de wet. De havens zijn er klaar voor.

De heer Van Hijum vraagt welke bezwaren andere lidstaten hebben tegen 100% indirecte financiering. In veel landen, met name in Engeland, zijn de havens privaat georganiseerd. Tijdens de onderhandelingen hebben andere lidstaten aangegeven zeer grote problemen te hebben met het opleggen van verplichtingen aan private bedrijven en dus aan die havens. Uiteindelijk is, mede op initiatief van Nederland, besloten tot een compromis. Een substantieel deel van de bijdrage dient indirect te zijn. Zonder dit compromis was de richtlijn waarschijnlijk helemaal niet aangenomen. Daarna is de interpretatieve verklaring door de Commissie tot stand gekomen dat "substantieel" gelezen moet worden als 30%.

De heer Van Hijum en mevrouw Gerkens vragen welke mogelijkheden er zijn om voort te gaan op weg naar 100% indirecte financiering. De Commissie bestudeert op dit moment alle bijdragen van de landen en stelt aanvullende vragen over de invoering van de richtlijn. Ik wacht een en ander eerst af. De Europese Commissie moet haar werk kunnen doen. Aangezien Nederland in gebreke is gesteld door de Commissie vanwege de trage uitvoering van de richtlijn, ligt het, zeker zolang onze wet nog niet in het Staatsblad is gepubliceerd, niet voor de hand al te uitbundig in het openbaar dit onderwerp uit te dragen. Wel heb ik de Kamer aangekondigd dat ik het zeemilieu als een zeer belangrijk terrein heb aangewezen tijdens het Nederlandse voorzitterschap. Ik stel mij voor dat wij daar nog wel wat aan kunnen doen.

De heer Van Hijum heeft een vraag gesteld over groene schepen. De regels voor groene schepen zijn nog niet in de AMvB opgenomen die op dit moment bij de Raad van State ligt. Dat kan ook nog niet, want uit de richtlijn vloeit voort dat het pas mogelijk is als de Commissie in samenwerking met de lidstaten criteria hebben geformuleerd om een schip als een groen schip te bestempelen. De Commissie heeft in dezen het initiatiefrecht, maar is nog niet met een voorstel gekomen. Wij moeten dat eerst afwachten.

De heer Verdaas vraagt of het systeem ertoe leidt dat oliehoudende producten nog steeds in dezelfde hoeveelheden gedumpt en geloosd worden. Wij praten niet over

## Peijs

dumpen. Dat betreft een andere richtlijn. Het gaat echt over lozingen. Het Havenbedrijf Rotterdam is van mening dat op deze manier een incentive wordt gecreëerd om meer oliehoudend afval in Rotterdam aan wal te krijgen. Dat was de opzet van de richtlijn. Ik ga ervan uit dat het havenbedrijf beter in staat is dan ik, die afweging te maken. Het havenbedrijf kent de lokale situatie van vraag en aanbod op de afvalmarkt beter dan ik. Over een jaar zien wij waar wij zijn uitgekomen. In de luchtvaartsector moet de sector de handhaving betalen. Waarom is dat in de scheepvaart anders geregeld, zo vraagt de heer Verdaas. Het algemene rijksbeleid is dat handhaving van wet- en regelgeving wordt betaald uit de algemene middelen, maar dat de vergunningverlening en certificaat-verlening wordt betaald door de sector. Bij de handhaving en de vergunningverlening voor de luchtvaart en de scheepvaart worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd. Dat betekent dat ook de scheepvaartsector betaalt voor het verlenen van vergunningen en certificaten. In het kader van dit wetsvoorstel betaalt men voor ontheffingen.

Voor de implementatie van annex VI van het Marpol-verdrag is een nieuwe wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen nodig. Die wijziging wordt meegenomen in een verzamelwetsvoorstel waarin verschillende andere onderwerpen op het gebied van het zeemilieu worden geregeld. Annex VI is nog niet internationaal in werking getreden. Het is inmiddels door voldoende landen ondertekend. Het treedt op 19 mei 2005 internationaal in werking.

Zijn er plannen om een Europees registratiesysteem op te zetten voor bijna ieder schip als het afval heeft afgeleverd, zo vraagt de heer Verdaas. Hij vraagt ook of daarover wordt gesproken in de conferentie in Zweden. Een dergelijk systeem wordt niet opgezet. Tussen de Europese Commissie en de lidstaten is overleg geweest. Nut, noodzaak en kosten afwegend, is ervan afgezien. De administratieve lasten zouden geweldig toenemen, terwijl de kapitein naar het oordeel van de bevoegde autoriteit correct heeft gehandeld. De uitwisseling van informatie tussen de lidstaten blijft beperkt tot de schepen waarvan de

bevoegde autoriteit van de lidstaat heeft vastgesteld dat zij de wet niet goed uitvoeren. De kwaden, de brekers van de wet, worden geregistreerd. De goeden niet. Overigens hebben wij in Nederland een meer uitvoerig registratiesysteem.

Het amendement van de heer Duyvendak en mevrouw Gerkens betreft de 100% indirecte financiering. Het behoud van het "level playing field" is van groot belang bij de implementatie van het wetsvoorstel Havenontvangstvoorzieningen. Zoals ik eerder heb aangegeven bij de situatie in Noorwegen en Zweden leidt het daar tot een verstoring van de concurrentie en tot grote problemen bij de havens. De uitvoeringslasten stijgen enorm. Ik moet het amendement ontraden.

De heer Duyvendak vraagt of de havenbeheerder de bevoegdheid heeft om bepaalde soorten afval uit te sluiten van de indirecte financiering. Nee, de havenbeheerder heeft niet de bevoegdheid om bepaalde afvalstromen uit te sluiten van indirecte financiering. Wel bepaalt hij de hoeveelheid, de eigenschappen en de wijze van afgifte van het scheepsafval voor de afvaldeelstromen. Op welke wijze de havenbeheerder daadwerkelijk invulling geeft aan het wetsvoorstel is dus de verantwoordelijkheid van de havenbeheerder. Hij kan dus niet zeggen dat oliehoudend afval niet afgegeven mag worden. Hij moet binnen de kaders van de wet en de richtlijn werken. Toetsing van de invulling van de wet wordt over een jaar gezien. Dan kan ik een beslissing nemen om de indirecte financiering omhoog te brengen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De minister laat op dit moment een hele grote vrijheid aan de havenbeheerder om de zaken in te vullen. Ik pleit ervoor dat de overheid hierop regie voert.

Minister **Peijs**: Dat gaat niet. De havenbeheerder is de aangewezen persoon op dit vlak. Als wij daarvan een overheidsinstelling moeten maken, zal dat niet werken. De havenbeheerder kan niet zeggen geen oliehoudend afval te willen. Hij kan aangeven welke hoeveelheid oliehoudend afval, huishoudelijk afval en klein gevaarlijk afval binnen de indirecte financiering gratis afgegeven mag worden. Meer afval

mag afgegeven worden. Dan moet bijbetaald worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Het gaat er mij om dat de overheid, de politiek, via richtlijnen regie voert en greep heeft. De minister geeft naar mijn idee te veel vrijheid aan de sector om er invulling aan te geven.

Minister **Peijs**: Nee, dat is absoluut niet het geval. Op de schepen hebben wij de haveninspectie, die 25% van de schepen die binnenkomen moet controleren. Bovendien moet iedere haven een havenafvalplan maken, waarin wordt aangegeven hoe het wordt gedaan en dat moet ieder jaar in een jaarverslag gemeld worden aan de regering. Daarom weten wij volgend jaar ook wat er is afgegeven en in welke hoeveelheden. Ik denk dat wij via de jaarverslagen van de havenafvalplannen exact de vinger aan de pols kunnen houden. Alleen de uitvoering ligt bij de mensen die het dichtst bij de haven staan.

De richtlijn gaat niet over ladingresiduen. Daar wordt inderdaad vaak gewoon voor betaald. Die kunnen te gelde gemaakt worden. Die ladingresiduen mogen overigens niet overboord gezet worden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik weet dat het niet mag en dat het niet onder de richtlijn valt, maar ik weet ook dat het wel veel gebeurt dat die ladingresiduen in zee geloosd worden. Vindt u ook dat dit een probleem is? Hebt u een plan van aanpak om deze kwestie onder controle te krijgen? Nu wuift u het hele probleem eigenlijk weg, zo lijkt het.

Minister **Peijs**: Daar is al wetgeving voor, namelijk het Marpol-verdrag. Meestal is het feit dat het op de markt nog waarde heeft al een flinke prikkel om het niet overboord te zetten.

De **voorzitter**: De minister heeft mij verzocht om vandaag te stemmen, maar daar kan ik echt niet aan beginnen. Ik vind het niet verantwoord om nu opeens aan de Kamer mede te delen dat er gestemd moet worden. Ik neem ook aan dat de fracties dit eerst in fractieverband willen overwegen. Mijn voorstel zal dus zijn om aanstaande dinsdag te stemmen.



□

De heer **Van Hijum** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Ik begin met het antwoord van de minister op de vraag over de Havenbeveiligingswet. Om de uniformiteit te waarborgen en om als Kamer enige druk op de ketel te kunnen houden, dienen wij een motie in, vooral gerelateerd aan het bekostigingsaspect, waar ook mevrouw Dezentjé op gewezen heeft.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat als gevolg van de Havenbeveiligingswet voor circa 350 havenfaciliteiten een risicobeoordeling- en een beveiligingsplan wordt opgesteld;

overwegende dat het ongewenst is dat zee- en binnenvaartschepen bij verschillende havenfaciliteiten geconfronteerd worden met uiteenlopende procedures, voorschriften, informatieverplichtingen en/of toelatingsregimes;

overwegende dat internationaal het level playing field niet mag worden verstoord door verschillen in de kostentoe rekening;

roept de regering op om op de uniformiteit in de toepassing van de veiligheidscodes door havens en haventerminals, alsmede in de bekostiging zowel nationaal als in Europees verband krachtig te bevorderen en een toename van de administratieve lasten en andere beperkingen voor zee- en binnenvaart zoveel mogelijk te voorkomen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Hijum, Dezentjé Hamming en Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 9 (29394, 29400, 29468).

De heer **Van Hijum** (CDA): Ik zal kort zijn over de havenontvangstinstallaties. Wij steunen de aanpak en de benadering van de minister. Wij zijn verheugd te horen dat zij

met deze aanpak boven de minimale inspanningsverplichting van 30% uitkomt. Wij gaan ook akkoord met de suggestie om jaarlijks de belangenafweging in beeld te brengen, waarbij ook het aspect van het level playing field en de concurrentiepositie een rol kunnen krijgen. Op die manier hopen wij in vijf jaar te kunnen groeien naar een systeem van 100% indirecte financiering.

□

De heer **Verdaas** (PvdA): Voorzitter. Ik bedank de minister voor haar uitgebreide beantwoording.

De minister heeft toegezegd dat zij de Kamer een notitie zal doen toekomen over landen die aan dergelijke regelingen werken en de gevolgen daarvan voor het level playing field. Ik heb echter behoefte aan een gedegen analyse waarin wordt ingegaan op veel meer aspecten en maatregelen. De minister mag daar ook de tijd voor nemen, want het moet echt een gedegen analyse worden. Over deze analyse dien in de volgende motie in.

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de havens en de scheepvaart opereren binnen een internationaal economische context;

overwegende dat op het gebied van milieu, veiligheid en andere beleidsterreinen tal van richtlijnen en verordeningen in voorbereiding zijn en ook ingevoerd worden;

constaterende dat deze maatregelen mogelijk van invloed zijn op het zogeheten level playing field;

constaterende dat in de politieke discussies het argument van het level playing field vaak wordt gebruikt;

constaterende dat een gedegen analyse van het level playing field in Europees en niet-Europees verband evenwel ontbreekt;

verzoekt de regering, binnen één jaar een analyse van het level playing

field voor havens en scheepvaart uit te voeren, opdat inzichtelijk wordt waar de Nederlandse havens en scheepvaart zich op dit level playing field bevinden en tevens inzichtelijk wordt hoe de implementatie van separate richtlijnen en verordeningen dit level playing field beïnvloeden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verdaas, Gerkens en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 10 (29394, 29400, 29468).

De heer **Verdaas** (PvdA): Mijn volgende motie heeft betrekking op de 100% indirecte financiering. De minister heeft weliswaar haar ambitie uitgesproken, maar ik denk dat het goed is dat de Kamer een politiek signaal geeft. Ik reken, gezien hetgeen vandaag is gewisseld, daarbij uiteraard op een Kamermeerderheid. Mocht de CDA-woordvoerder de motie overbodig verklaren, dan beschouw ik dat als een ondersteuning van het dictum!

---

#### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat op een zo kort mogelijke termijn tot een 100% indirecte financiering van de havenontvangstinstallaties moet worden gekomen;

overwegende dat ook de regering streeft naar 100% indirecte financiering op termijn;

overwegende dat bij 100% indirecte financiering de kans op (il)legale lozingen in zee afneemt;

verzoekt de regering, vóór 31 december 2004 een stappenplan op te stellen waarin wordt aangegeven hoe binnen vijf jaar 100% indirecte financiering wordt bereikt en welke stappen daartoe op welk moment gezet gaan worden en op welke wijze dat in internationaal verband wordt afgestemd,

en gaat over tot de orde van de dag.

## Verdaas

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Verdaas, Gerkens en Duyvendak. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 11 (29394, 29400, 29468).

□

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Ik ben in het geheel niet gerustgesteld door de woorden van de minister over de beveiliging van de havens. Naar mijn ervaring zijn havens werkelijk zo lek als een mandje en daarom vind ik het volstrekt onvoldoende dat de minister het veiligheidsaspect wil overlaten aan de bedrijven.

In de Kamer is vaak uitgesproken dat veiligheid een nationaal belang is. De regering is het hiermee altijd eens geweest en daarom is het onbegrijpelijk dat in de Eerst Kamer wel een wetsvoorstel voor de identificatieplicht wordt aangenomen, maar de regering niet bereid is om in de Tweede Kamer een notitie over de voor- en nadelen van de geregistreerde havenarbeid toe te zeggen.

Het is onverantwoord om de belangrijkste Nederlandse main port zo laks te beveiligen en daarom dien ik de volgende motie in.

---

### Motie

---

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat de veiligheid van de haven belangrijk is;

overwegende dat op dit moment de haven tamelijk te betreden is en er geen goede controle mogelijk is;

voorts overwegende dat een systeem van geregistreerde havenarbeid de toegang tot de havens beter kan reguleren en daarmee de veiligheid zal verbeteren;

verzoekt de regering om nog dit jaar te komen met een notitie over de gevolgen van een systeem van geregistreerde havenarbeid op de havenveiligheid,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is

voorgesteld door de leden Gerkens, Duyvendak en Verdaas. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 12 (29394, 29400, 29468).

Mevrouw **Gerkens** (SP): Voorzitter. Mocht in de ogen van de minister na de inventarisatie blijken dat bedrijven hun beveiliging en pasjessystemen goed op orde hebben, mag dat natuurlijk ook in deze notitie worden vermeld. Met deze motie wil ik voorkomen dat de minister de volgende keer dat ik haar hierop aanspreekt, zegt: Sorry, maar dat is nu de verantwoordelijkheid van de lokale overheden en van de bedrijven zelf. Veiligheid is voorlopig nog steeds de verantwoordelijkheid van deze minister.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Mijn fractie heeft een drietal politieke conclusies.

De Wet buitenlandse schepen zullen wij niet steunen. De minister heeft mij met haar eerste termijn er niet van overtuigd dat onze zorgen onterecht zijn. Het is te veel een kaderwet, waarbij de minister te veel ruimte heeft om buiten het parlement om van alles in ministeriële regelingen vast te leggen. De minister vindt dit techniek. Het zou inderdaad over techniek kunnen gaan, maar gezien het karakter van de kaderwet hoeft dat niet. Ook de Raad van State waarschuwt hiervoor.

De minister heeft tijdens dit debat en in de voorbereiding daarvan heel grote woorden gebruikt over de havenontvangstinstallaties. Bij de bezwaren tegen de 100% indirecte financiering spreekt de minister van "onverantwoorde gevolgen", "te hoog havengeld" en "onevenredige nadelen". Ik kan slechts constateren dat zij daarvoor geen feitelijke, cijfermatige, kwantitatieve onderbouwing geeft. De minister zegt: er zijn onverantwoorde gevolgen, althans dat denk ik, dat vermoed ik, zo voel ik het. Zij kan dit echter niet staven. Gezien de ernst van het probleem is dat uitermate teleurstellend. Als de minister de onderbouwing wel had kunnen geven, had zij die hier wel neergelegd. In dat licht houd ik mijn amendement staande om wel te komen tot die 100% indirecte financiering.

Ik kom bij de residuen, dat wat achterblijft in de schepen. Het klopt dat dit geen afval is. De minister zegt dat er in dit verband al een regeling is met wettelijke verboden. Dat geldt echter ook voor het afval. Er wordt toch nog heel veel in de zee gegooid. Daarom wordt het systeem van de havenontvangstinstallaties ingevoerd. Zou er ook geen systeem moeten komen voor de residuen? Op die manier kan worden voorkomen dat het in de zee terecht komt. De minister wuift dit zeer serieuze probleem luchthartig weg.

De **voorzitter**: Ik geef het woord aan de minister, waarbij ik haar verzoek om alleen in te gaan op de moties.

□

Minister **Peijs**: Voorzitter. De motie van de heer Van Hijum zie ik als een ondersteuning van mijn beleid. Wij zullen daarmee op deze wijze aan de gang gaan. De motie zie ik dus graag komen.

In de eerste motie van de heer Verdaas wordt verzoekt om meer aspecten van het level playing field op te nemen in de notitie. De evaluatie vindt plaats na een jaar. Op dat moment weten wij hoe het zit met de concurrentie. Het verzoek van de heer Verdaas zullen wij meenemen in de evaluatie.

In zijn tweede motie vraagt de heer Verdaas om voor 31 december 2004 te komen met een stappenplan. Dit stappenplan is er, en het is besproken met de sector. Indien de Kamer dat op prijs stelt, kan ik dit toesturen.

Mevrouw Gerkens heeft een motie ingediend over de beveiliging. Hierover heb ik al het een en ander gezegd. Voordat ik hierbij een nieuw traject start, wil ik eerst de signalen uit de sector horen. Men is net begonnen met al die beveiligingsplannen. Ik ben er zelf voor verantwoordelijk dat een en ander goed wordt uitgevoerd. Zonodig moeten wij aanvullende maatregelen nemen. Ik neem aan dat wij dat ook na een jaar zullen evalueren. En dat wij de Kamer de evaluatie toesturen. In dat geval heeft zij een volledig overzicht.

Mevrouw **Gerkens** (SP): Ik verzoek de minister het dictum van de motie te lezen en daarop te reageren. Ik vraag of zij een notitie wil maken waarin zij de voor- en nadelen van

## Peijs

geregistreerde havenarbeid voor de veiligheid op een rij zet.

Minister **Peijs**: Op dit ogenblik heb ik geen behoefte aan de motie. Iedereen begint net. Wij hebben nog geen idee hoe de regel zal uitwerken. Laten wij het één jaar aankijken. Ik ben zelf verantwoordelijk voor de manier waarop het loopt. Waar zou ik op dit moment de wijsheid vandaan moeten halen om te weten op welke manier een en ander zal werken? Na een jaar weten wij het. Dan wordt een evaluatie gehouden, die ik de Kamer graag toestuur.

Ik registreer dat de heer Duyvendak tegen het wetsvoorstel inzake de buitenlandse schepen blijft. Ik blijf erbij dat ik aanvaarding van zijn amendement op de HOI's ontraad. Ik neem nota van zijn standpunt over de residuen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik herhaal mijn voorstel om aanstaande dinsdag over de wetsvoorstellen te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt enkele minuten geschorst.

---

Aan de orde is de behandeling van:  
- **het wetsvoorstel Verandering in de Grondwet, strekkende tot aanvulling van bepalingen inzake de verkiezing van de Tweede Kamer en de Eerste Kamer der Staten-Generaal, de provinciale staten en de gemeenteraden in verband met de tijdelijke vervanging van hun leden wegens zwangerschap, bevalling of ziekte (28727).**

De **voorzitter**: Het streven is om de twee grondwetswijzigingen in tweede lezing ± dat moet dus op hoofdpunten ± vanmiddag af te ronden. Wij beginnen met het onderwerp zwangerschapsverlof voor leden van de Tweede Kamer, Eerste Kamer, provinciale staten en gemeenteraden. In dat verband wil ik bij hoge uitzondering vier leden van de gemeenteraad van de gemeente Leiden welkom heten die met vier heel rustige baby's hebben plaatsgenomen op de publieke tribune.

De beraadslaging wordt geopend.

□

Mevrouw **Bussemaker** (PvdA): Voorzitter. Het is precies vier jaar geleden dat ik hier met een dikke buik rondliep en aankondigde een initiatiefwet in te dienen om zwangerschapsverlof voor politici te regelen. Ik vond het van de zotte dat ik aan zag komen dat ik mij twee of drie maanden later zou moeten afmelden wegens ziekte of bezigheden elders. Dat heb ik krap vier jaar geleden ook moeten doen omdat er geen andere regeling was voor vrouwelijke Kamerleden die met zwangerschapsverlof waren. Ik was niet de eerste, want ik weet dat veel Kamerleden vóór mij hadden aangekondigd daar problemen mee te hebben. Ik weet ook dat er nadien ± zeker het afgelopen jaar is er sprake van een heuse geboortegolf in dit huis ± vele leden zijn geweest die hebben gezegd: laat hier nu eens een goede regeling voor komen.

Ik vind het een heugelijke dag dat er vier jaar later een tweede lezing ligt. Na mijn aankondiging van de initiatiefwet hebben toenmalig minister De Vries van BZK en toenmalig staatssecretaris Verstand van Sociale Zaken onder het tweede paarse kabinet gezegd zelf een wet te willen indienen. Daarbij ging het niet meer alleen om zwangerschap, maar ook om ziekte van leden van Tweede en Eerste Kamer, provinciale staten en gemeenteraad. Inderdaad was daaraan al een lange geschiedenis vooraf gegaan. Een voorstel tot herziening van de Grondwet in verband met vervanging bij zwangerschap en bevalling is al in 1993 en 1994 aan de orde geweest. Toen is het voorstel helaas in tweede lezing door de Eerste Kamer verworpen omdat er geen tweederde meerderheid was. Laat de geschiedenis zich op dit punt alstublieft niet herhalen.

Het zal duidelijk zijn dat de hoofdlijn van de PvdA-fractie in dit verband simpel is. De PvdA-fractie is ook in tweede lezing positief over dit voorstel en vindt dat het tijd wordt dat er in Nederland, net als in vele andere landen, rekening wordt gehouden met zwangerschap en ziekte als normale "condition humaine". Zonder dat wordt Nederland straks nog het achterlijke gebied van Europa. Dat zeg ik in het bijzonder tegen de VVD-fractie.

De meeste vragen die wij in het schriftelijke verslag hebben gesteld,

zijn beantwoord, maar er blijven er nog een paar over. De eerste is een erg voor de hand liggende. Waarom heeft het een jaar geduurd voordat er een nota naar aanleiding van het verslag lag van een wetsvoorstel waar niets aan veranderd is? Bovendien waren de gestelde vragen vrij simpel. Waarom moet dat meer dan een jaar op zich laten wachten? Is dat vanwege gebrek aan urgentie? Is dat omdat de emancipatie zogenaamd al voltooid is? Het antwoord van de regering dat zij dit betreurt, voldoet niet, zeker niet voor een D66-minister die zegt zowel modernisering van de democratie als emancipatie een warm hart toe te dragen. Daarop verneem ik dus toch graag de reactie van de minister.

De Kiesraad heeft voorgesteld om de vervanging vorm te geven door een opschorting van het lidmaatschap van de te vervangen volksvertegenwoordiger. Wij zijn met de regering van mening dat dit niet wenselijk is en dat tijdelijk ontslag een betere oplossing is. In het eerste alternatief krijgt ook de vervanger tijdelijk de kiesrechtelijke status, hetgeen het aantal Kamerleden boven de grondwettelijke 150 zou brengen.

Wij missen hierbij overigens wel de principiële verwijzing naar de analogie met de arbeidsmarkt. Ik weet dat die niet overal geldt, maar ook hierbij geldt wel dat vrouwen die met zwangerschapsverlof zijn, niet definitief vervangen worden. De regering zou hieraan een extra argument kunnen ontleen voor het door haar ingenomen standpunt.

Over andere activiteiten om de politieke participatie van vrouwen te vergroten, wordt in de nota naar aanleiding van het verslag alleen procedureel verwezen naar stukken van Sociale Zaken, maar niet inhoudelijk naar het beleid. Dat vindt mijn fractie onvoldoende. Wat gebeurt er verder met de activiteiten waarover de toenmalige staatssecretaris Verstand voorstellen heeft ingediend in de Meerjarennota emancipatiebeleid? Ik doel op de activiteiten voor politieke participatie. Daarna is dat dossier overgeheveld naar het ministerie van BZK, die dit coördineert.

Hoe is het bijvoorbeeld gesteld met de kweekvijverprojecten? Die zijn bedoeld om met name vrouwen te interesseren om actief te worden in gemeenteraden. Daarvoor bestond een subsidieregeling via BZK. Voor