

Vergaderjaar 2007–2008

25 868

Milieu en scheepvaart

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 16

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 oktober 2007

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup> en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat<sup>2</sup> hebben op 26 september 2007 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris Huizinga-Heringa van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat d.d. 10 juli 2007 over havenontvangstinstallaties (25 868, nr. 15);
- de brief van de minister van VROM d.d. 19 juli 2007 over Otapan (22 343, nr. 177);
- de brief van de minister van VROM d.d. 25 juni 2007 over het groenboek over veiligere en milieuvriendelijkere sloop van zeeschepen (22 112, nr. 546);
- de brief van de minister van VROM d.d. 7 september 2007 over de kabinetsreactie groenboek sloopschepen (22 112, nr. 560).

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

#### Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Poppe** (SP) is van mening dat niet al het scheepafval wordt afgegeven en vraagt de staatssecretaris, eens na te kijken welk scheepsafval er níét afgegeven wordt.

De havenontvangstinstallaties (HOL's) kunnen nauwelijks het hoofd boven water houden; 100% voorfinanciering van de havengelden is de beste methode om ervoor te zorgen dat de schipgebonden afvalstoffen afgegeven worden.

Schepen zijn nog steeds niet verplicht om het spoelwater van tankers af te geven, terwijl de HOL's vrij dure investeringen moeten plegen om dit wel te kunnen verwerken. De schepen kunnen het meenemen naar een land

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).

Plv. leden: Duyvendak (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Crone (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Willemse-van der Ploeg (CDA), Kamp (VVD), Wolfsen (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Waalkens (PvdA), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Roland Kortenhorst (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Dezentjé Hamming (VVD), ondervoorzitter, Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Vermeij (PvdA),

Madlener (PVV), Besselink (PvdA), Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA) en De Rouwe (CDA).

Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Van Gent (GroenLinks), Hessels (CDA), Jager (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppérus (VVD), Van

Gennip (CDA), Aptroot (VVD), Crone (PvdA), Van Baalen (VVD), Smeets (PvdA), Van Gijls-wijk (SP), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Jacobi (PvdA), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), en Van Heugten (CDA).

waar het goedkoper is of het misschien zelfs in zee lozen. Waarom komt er geen 100% voorfinanciering van ladinggebonden scheepsafval, met daaraan gekoppeld een afgifteplicht?

Oud-minister Netelenbos heeft zeven à acht jaar geleden toegezegd om zowel in IMO-verband (International Maritime Organization) als in Europa het voortouw te nemen om de problemen rond het slopen van schepen aan te pakken. De Europese Commissie heeft op 22 mei 2007 het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen gepubliceerd. De heer Poppe stelt vast dat er in al die jaren maar weinig is gebeurd. Er zijn nog steeds IMO-onderhandelingen en Europa moet nog steeds maatregelen nemen. Het is echt noodzakelijk dat daadkrachtig wordt opgetreden, want er is sprake van een soort maffia van de zee. In veel gevallen verkopen rederijen schepen die nog zeewaardig zijn aan duistere rederijen aan de andere kant van de wereld. Die varen er nog wat mee rond en verkopen deze dan voor de hoogst mogelijke schrootprijs aan een sloperij ergens op de stranden van Bangladesh en India.

De heer Poppe steunt het voorstel in het Groenboek om het mogelijk te maken een schip dat aan een van zijn laatste reizen begint, aan de ketting te leggen. Er moet niet gewacht worden totdat in IMO-verband sloopverdragen worden opgesteld. Nú moeten stappen genomen worden en een EU-plan worden ontwikkeld. Europa moet nu eigenstandig maatregelen treffen. Een derde deel van de schepen komt uit EU-landen en bovendien doen heel veel schepen Europese havens aan. De Europese Verordening betreffende de overbrenging van afvalstoffen (EVOA) moet zodanig worden aangepast dat wrakken of bijna wrakken de havens niet mogen verlaten. Havenautoriteiten moeten zeeschepen die duidelijk aan het einde van hun levensduur zijn en eigendom zijn van duistere rederijen, kunnen weren dan wel preventief in beslag kunnen nemen.

Er moeten harde afspraken worden gemaakt dat bonafide rederijen schepen die bijna rijp zijn voor de sloop niet doorverkopen aan duistere lieden. Is het mogelijk een regeling te treffen waarbij rederijen per gevaren zeemijl een verwijderingsbijdrage betalen – een soort «uitvaartverzekering» – aan een internationaal fonds, bijvoorbeeld ingesteld door het Lloyd's register? Bij aantoonbare duurzame sloop kan een deel van meerkosten door dat fonds uitgekeerd worden en het andere deel plus de rente kan gebruikt worden voor het creëren van sloopwerven die zowel voor de mens als het milieu duurzaam en verantwoord zijn. Schepen die niet deelnemen aan een dergelijk verzekering, moeten een hoger havengeld betalen dan schepen die dat wel doen. In Rotterdam bestaat al de green award en die kan verder worden uitgebreid. Het is een soort bonus-malusregeling. Als een schip afval afgeeft, gaat zijn havengeld omlaag. Dat is een positieve prikkel.

Het schijnt 20 mln. te kosten om een mens- en milieuvriendelijke werf in Azië in te richten. Is de minister bereid om met minister Koenders te overleggen over de mogelijkheid om met Nederlands ontwikkelingsgeld daar duurzame werven in te richten?

Mevrouw **Spies** (CDA) stelt dat het afgiftebeleid de afgelopen jaren aanmerkelijk succesvoller is geworden. Meer schepen geven afval af en de hoeveelheid afval is gestegen. Hoe moeten de geleverde prestaties gewaardeerd worden in verhouding tot de eerdere doelstellingen? Zijn de resultaten vergelijkbaar met die van andere Europese zeehavens? Het resultaat telt. Als dat inderdaad klinkt als een klok, is er geen reden om het percentage indirecte financiering verder op te hogen.

Heeft de eigenaar van de Otapan inmiddels wel de vereiste inventarisatie geleverd van stoffen die zich nog aan boord bevinden? Is de borgstelling rond? Wat is de meest recente informatie over de eindbestemming van de Otapan? Is Turkije inmiddels wel bereid om dat schip te ontvangen? Worden de verzekerings- en liggelden volledig betaald door de eigenaar? Welke maatregelen zijn genomen om herhaling te voorkomen?

De IMO is het enige gezaghebbende platform om het probleem van de sloopschepen effectief te regelen. De onderhandelingen verlopen echter buitengewoon moeizaam en traag. Mevrouw Spies waardeert het initiatief van de Europese Commissie om te komen tot een Groenboek in afwachting van meer concrete afspraken in IMO-verband. Er moet inderdaad een producentenverantwoordelijkheid komen en een vertaling van het beginsel de vervuiler betaalt. Waarom wijst de regering dan een voorstel voor een sloopfonds af, terwijl op de hoorzitting iedereen de positieve kanten daarvan heeft benadrukt? Als de regering zo'n fonds niet wil, zou zij met een alternatief moeten komen. Hoe ziet dat eruit? Mevrouw Spies is niet bij voorbaat tegen een fonds.

Het maken van internationale afspraken duurt veel en veel langer dan wenselijk. Wat kan op korte termijn wel gedaan worden? Mevrouw Spies wil in ieder geval de handhaving versterken en vraagt om concrete voorstellen in dezen. EU-commissaris Dimas heeft goede voornemens voor zelfbinding van de sector, maar deze hebben nog niet geleid tot concrete daden in de praktijk. Nederland is bekend om zijn traditie van conventanten en zelfregulering. Heeft de minister haar diensten al aangeboden aan commissaris Dimas?

Mevrouw **Neppéus** (VVD) sluit zich aan bij de vragen over de HOI's. Het blijft allemaal vrij schimmig welk afval wel en niet wordt afgegeven. De Otapan heeft veel ellende veroorzaakt. Hoe staat het met het innen van de openstaande vorderingen? Gaat dat schip nog verder varen? Wat gebeurt er eigenlijk mee? Welke maatregelen zijn genomen om herhaling te voorkomen?

Hoeveel sloopschepen zijn er binnen Nederland en de EU? Het is positief dat naast de IMO de EU initiatieven in dezen ontwikkelt. Wat is de stand van zaken in de IMO? Hoe kan een versnelling worden bereikt?

Het Europese Groenboek is een goed initiatief. Hoe wordt dat meer concreet gemaakt? Waarom is het kabinet tegen een fonds? Het doel is immers goed.

Tot slot vraagt mevrouw Neppéus de minister hoe zij de handhaving wil regelen, welke mogelijkheden zij ziet om goed te kunnen inschatten wanneer een schip aan zijn laatste reis begint en hoe de samenwerking met andere landen gestalte krijgt. Internationale afspraken hierover zijn absoluut noodzakelijk.

De heer **Samsom** (PvdA) blijft erbij dat 100% indirecte financiering absoluut noodzakelijk is om ervoor te zorgen dat vooral de wat duurdere soorten afval ook aan land komen. Het gaat immers om afval dat heel veel schade kan aanrichten als het midden op zee overboord gekieperd wordt of midden in een miljoenenstad in Afrika gedumpt wordt. Die financiering moet er echt komen.

Het sloopfonds is de kurk waarop het Groenboek drijft. Dit sloopfonds zal eraan bijdragen dat de schepen uiteindelijk niet op het strand van Bangladesh belanden. Met name dit kabinet kan het niet maken om het belangrijkste punt uit het Groenboek af te wijzen. De Nederlandse reders gedragen zich inderdaad fatsoenlijk, maar zij zijn niet maatgevend in de wereld van de schepen.

De Russische trawler Nishnevolshkiy ligt in IJmuiden. De rekeningen zijn niet betaald, de bemanning is naar huis nadat zij zelf met de sloop is begonnen om geld te verdienen. Daarbij is asbest vrijgekomen. Alle ingrediënten voor een nieuwe Otapan zijn aanwezig. De eigenaar moet opdraaien voor de kosten en niet de Nederlandse Staat.

Indertijd heeft de Kamer ten principale ervoor gekozen om het asbest uit de Otapan te halen en daarna het schip aan de eigenaar over te laten. Dat gebeurde op basis van de verzekering dat het dan klaar was: een clean schip met een cleane eigenaar die het zou afvoeren. Als dat nu niet het

geval blijkt te zijn, is destijds de verkeerde keuze gemaakt. Dit moet echt goed afgehandeld worden om herhaling te voorkomen.

De heer **Madlener** (PVV) vindt het niet nodig dat Nederland een Alleingang maakt als het gaat om het lozen van scheepsafval.

De sloop van zeeschepen vormt een wereldwijd probleem. Nederland alleen kan niet voor de oplossing zorgen. Hij verwijst naar de Otapan en vreest dat het onmogelijk zal zijn om de kosten te volderen op de eigenaar en dat uiteindelijk de Nederlandse belastingbetaler hiervoor opdraait. Het moet goed afgehandeld worden want het is een keiharde wereld. Als dergelijke schepen in de toekomst Nederlandse havens aandoen, moeten zij meteen retour land van herkomst gestuurd worden.

Het lijkt hem veel verstandiger om landen als Bangladesh en India te helpen om op een goede manier te slopen, want zij zullen hiermee zeker doorgaan omdat er geld aan te verdienen valt.

Een «uitvaartverzekering» lost het probleem niet op. Er vaart slechts 0,9% onder Nederlandse vlag en dat zijn geen sloopschepen. Een mondiale aanpak is noodzakelijk en de IMO is daarvoor de aangewezen instantie. Europa – en zeker Nederland – moet geen eigen koers in dezen varen. Sloopschepen zijn onveilig en moeten niet toegelaten worden tot de Nederlandse territoriale wateren. De desbetreffende regels moeten gehandhaafd worden.

De heer Madlener steunt het voornemen om niet voor een sloopfonds te kiezen. Nederland moet niet eenzijdig of in beperkt Europees verband opereren. Het probleem speelt wereldwijd en moet in IMO-verband worden aangepakt.

### **Antwoord van de bewindslieden**

De **staatssecretaris** wijst op de verplichting om het scheepsafval af te geven wanneer een schip vol is. Dat wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) gecontroleerd: 92% voldoet aan de afgifteplicht. Over afvalafgifte havens in andere landen is heel weinig bekend. In heel veel landen worden deze gegevens buitengewoon slecht bijgehouden. Dit punt wordt in Europees verband aan de orde gesteld.

Er is een pilot opgezet tussen de havens van Rotterdam en Antwerpen o.a. om te bezien hoe de informatie over afvalafgifte gedeeld kan worden. Verder wil de staatssecretaris in Europees verband pleiten voor een onderzoek naar verbetering van informatie-uitwisseling tussen de Europese lidstaten en voor informatie-uitwisseling en samenwerking tussen handhavingdiensten in Europa. Er wordt gewerkt aan een gerichte handhaving door de IVW en aan een nauwere samenwerking met diensten in binnen- en buitenland.

Er is wordt steeds meer afval afgegeven. De staatssecretaris vindt 100% voorfinanciering niet noodzakelijk; 30% of 100% is voor de kapitein een relatief begrip. In Hamburg is 100% indirecte financiering, maar daarvoor kan een schip slechts 0,7 kubieke meter afval afgeven. In Rotterdam is 30% indirecte financiering en daarvoor kan 6 kubieke meter afval afgegeven worden. Het is veel belangrijker om in te zetten op vergroting van de afgiftecapaciteit van de havens. Verder moeten de tarieven zo laag mogelijk zijn. Het percentage indirecte financiering doet er dan eigenlijk niet toe. De schepen moeten weten dat zij al betaald hebben voor het scheepsafval. De administratieve procedure verdient verbetering.

De staatssecretaris zegt toe, het voorstel voor een bonus-malusregeling in te brengen in EMSA (European Maritime Safety Agency).

In Europa is geen sprake van een tekort aan ontvangstcapaciteit, met uitzondering van Zweden waar men gekozen heeft voor 100% financiering en onbeperkte afgifte. Daardoor is het compleet vastgelopen. Bovendien geeft dit systeem geen enkele prikkel om het afval te beperken. Dat verdient dus geen navolging. Het werkt alleen als het Europees beleid

wordt. De staatssecretaris wil zich daarvoor inzetten, maar wijst erop dat het nu al moeilijk is om de verschillende percentages in Europa te harmoniseren. Het moet natuurlijk wel werkbaar zijn.

Door zelf het percentage indirecte financiering te bepalen, heb je de mogelijkheid daarin een goede mate te kiezen en de havens in staat te stellen om zowel concurrerend te blijven als voldoende geld binnen te halen.

Er is geen afgifteplicht als er nog opslagcapaciteit op het schip is.

De **minister** benadrukt dat voor het oplossen van het sloopprobleem het internationale kader het meest wenselijk is. De IMO is druk bezig om een en ander goed vast te leggen in een internationaal verdrag. Het duurt echter nog zeker tot 2013 voordat dit verdrag in werking treedt. De Europese Commissie is op aandring van onder meer Nederland ook in actie gekomen met als resultaat een groenboek. Dat heeft betrekking op de middellange termijn.

Het moet zo snel mogelijk afgelopen zijn met de sloopstranden. Duurzaam milieubeleid en het voorkomen van afwenteling van milieuproblemen staan hoog op de agenda. De minister huldigt het principe de vervuiler betaalt en is niet tegen een fonds of tegen economische instrumenten in het algemeen, het is echter de vraag hoe een fonds zodanig kan worden opgezet dat het internationaal echt resultaat oplevert.

Als zich in Nederland potentiële sloopschepen aandienen, worden de reders aangesproken op hun verantwoordelijkheid. Maatschappelijk ondernemen moet verankerd worden in beleid.

Door ervaring wijs geworden, ontwikkelt Nederland een eigen strategie voor potentiële sloopschepen. De handhaving zal gebeuren met behulp van een draaiboek, vergelijkbaar met het draaiboek van de scheepsafvalstoffen. Er wordt scherp toegezien op wat er gebeurt. Bij een melding dat mogelijk sprake is van een sloopschip, wordt bekeken of het schip wel of geen afval is en of de EVOA van toepassing is.

Bij de ontwikkeling van het draaiboek wordt nauw samengewerkt met Verkeer en Waterstaat, het OM, het functioneel parket, de havens, de douane en de KLPD. De minister wil met de collega's van Verkeer en Waterstaat en Justitie afspreken dat zij coördinerend en leidinggevend minister wordt op dit dossier.

De Kamervragen over de Nishnevolshkiy worden binnen drie weken beantwoord. Het schip was van een Russische eigenaar. Door een buitenlandse schuldeiser is beslag gelegd op dat schip. De schuld bedroeg € 80 000 vanwege niet betaalde bunkerolie. De oorspronkelijke eigenaar is niet meer te achterhalen en de Russische bemanning is niet meer uitbetaald. Het schip heeft wel een aantal gebreken. Daarom heeft het bepaalde papieren niet en derhalve is het niet meer zeewaardig. Als de gebreken zijn verholpen, krijgt het schip die papieren. Het is echter nog geen sloopschip en het wachten is dus op een nieuwe eigenaar. Dit gebeurt vaker en hoeft dus niet tot alarm te leiden. Maar het is wel belangrijk om vast te stellen wat voor schip het is. Soms doen schepen alsof er niets aan de hand is, zij vertrekken met schijnladingen naar locaties die Nederland niet meer onder controle heeft. Het is niet gemakkelijk om zonder internationale afspraken tot een waterdicht systeem te komen.

Wereldwijd zijn er ongeveer 50 000 schepen waarvan een derde deel in Europa zit. De levensduur is ongeveer 25 jaar. Gemiddeld komen per jaar 2000 schepen voor sloop in aanmerking, inclusief de enkelwandige tankers. De laatste jaren is dat aantal wat kleiner omdat de schepen langer in de vaart gehouden worden.

Voor de middellange termijn wordt zo goed mogelijk aangesloten bij de EU en IMO. Nederland staat in principe zeer positief tegenover de voorstellen van het Europese Groenboek. Dat is echter nog in ontwikkeling. Het is daarom zeer belangrijk om in Europees verband uit te dragen dat maatschappelijk ondernemen moet gaan gelden voor alle rederijen in

Europa. Commissaris Dimas zit heel erg op die lijn. Bovendien is gegevensuitwisseling tussen de handhavers van de verschillende landen zeer belangrijk. Dan valt beter te traceren waar de schepen heengaan en of er sprake is van potentiële sloopschepen. Het is van groot belang dat dit snel gebeurt.

Ook IMPEL (European Union Network for the Implementation of Environmental Law) kan worden gebruikt om de handhaving te verbeteren. Nederland steunt de voorstellen voor groen slopen, voor het opstellen van lijsten van gecertificeerde werven, voor het op een systematische manier samenwerken, voor informatie-uitwisseling en voor recycling-staten. De minister stelt dat zij graag meewerkt aan een economisch instrument, dat een fonds kan zijn, ook al wordt in haar brief de indruk gewekt dat dit niet het geval is. Het kan de beste manier zijn om financiering te regelen en zaken gelijk te trekken. Het moet echter wel wereldwijd gebeuren en daar zit het probleem. Als er namelijk geen internationaal sloopfonds komt, kan dat handelsbelemmerend werken en leiden tot uitwijkgedrag. Er zijn ook grote problemen te verwachten bij de uitvoering, de handhaving en de controle. Uitvoeringstechnisch en juridisch is een en ander heel moeilijk te regelen. Wie controleert of een schip goed gesloopt is? Hoe wordt geregeld dat de gelden gebruikt worden voor het mondiaal aanpakken van de sloop?

De minister zoekt naar een instrument dat aansluit bij de Nederlandse filosofie van producentenverantwoordelijkheid en dat mondiaal werkt. Zij is van plan om snel met stake holders – niet alleen de sector maar ook andere belanghebbenden – rond de tafel gaan zitten en te verkennen hoe dit op een goede manier kan worden geregeld. Het economisch instrument moet immers aansluiten bij de mogelijkheden, moet praktisch realiseerbaar en controleerbaar zijn, het principe de vervuiler betaalt moet daarin terug te vinden zijn en de lidstaten moeten verplicht worden daaraan mee te werken. Zij zegt toe dat op pagina 2 van de brief van het kabinet (22 112, nr. 560) de zin: «het voorstel in het Groenboek voor een sloopfonds is naar de mening van Nederland onnodig en bureaucratisch» zal worden geschrapt. In het standpunt wordt opgenomen dat het kabinet voorstander is van een systeem dat tegemoetkomt aan het principe de vervuiler betaalt en waarbij wordt aangedrongen op verplichte medewerking van de lidstaten. Dat standpunt zal ook worden gecommuniceerd met de Europese Commissie.

De minister zegt toe, de verschillende suggesties – o.a. voor een «uitvaartverzekering» – mee te nemen en hierop in het najaar terug te komen. Zij zal het resultaat inbrengen in de onderhandelingen in Brussel. Daarbij moet producentenverantwoordelijkheid centraal staan. Het principe de vervuiler betaalt wordt daarin meegenomen. Er moet een economisch instrument gevonden worden dat het doel dichterbij brengt en dat praktisch uitvoerbaar en controleerbaar is.

Voor de lange termijn is Nederland actief betrokken bij het proces dat in IMO-verband plaatsvindt. De punten die Nederland in Europees verband voorstelt, moeten ook in het internationale circuit worden ingebracht.

De voormalige Turkse minister van Bosbouw en Milieu heeft geen toestemming gegeven voor de verscheping van de Otapan naar Turkije. Het is niet zeker of de nieuwe minister die toestemming wél zal geven.

De eigenaar van het schip bekijkt nu of het mogelijk is het schip te verkopen aan een ander OECD-land. Dat is geen Nederlandse zaak. Mocht echter geprobeerd worden om het schip te exporteren naar bijvoorbeeld de sloopstranden van India, dan moet Nederland natuurlijk wel actie ondernemen om dat tegen te gaan.

De huidige Turkse eigenaar Simsekler weigert hardnekkig om mee te betalen aan de kosten van het verblijf in de haven. De landsadvocaat heeft beslag gelegd op de Otapan. Op korte termijn wordt een juridische procedure gestart om de havengelden op de eigenaar te verhalen.

Conform de toezegging aan de Tweede Kamer worden de kosten van de asbestsanering verhaald op de voormalige eigenaar, het Mexicaanse bedrijf Basilisk. Daarvoor loopt een bodemprocedure. Men wilde ook geen bankgarantie geven, maar dat is inmiddels wel gebeurd en geïnd op grond van de uitslag van een kort geding. Stapje voor stapje moeten die resterende kosten verhaald worden. De Nederlandse Staat heeft wel de verantwoordelijk op zich om de milieurisico's weg te nemen. De Staat schiet het geld voor maar probeert alle kosten te verhalen. De juridische procedures lopen. De minister verwacht dat een en ander opgelost wordt. De minister zegt toe de Kamer medio oktober als de dagvaarding afloopt, nader te informeren over de situatie rond de Otapan.

### **Toezeggingen**

- In de begeleidende brief bij het kabinetsstandpunt over het Groenboek sloopschepen zal de passage op pagina 2: «het sloopfonds is onnodig en bureaucratisch» worden geschrapt. In het standpunt wordt opgenomen dat het kabinet voorstander is van een systeem dat tegemoetkomt aan het principe de vervuiler betaalt en waarbij wordt aangedrongen op verplichte medewerking van de lidstaten. Dit wordt naar Brussel verzonden.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomst van het overleg met stake holders.
- De Kamer wordt medio oktober precies en gedetailleerd geïnformeerd over het kostenverhaal rond de Otapan in relatie tot de dagvaarding. Daarin wordt ook ingegaan op de vraag of er sprake is van een contractuele verplichting en hoe een en ander in elkaar zit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Koopmans

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Roland Kortenhorst

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
Van der Leeden