

J.M. de Vries

beantwoording van die vragen heeft de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat aangegeven dat voor het 's nacht binnenvliegen van Nederland op lage hoogte een verdrag nodig is. Als wij met Nordrhein-Westfalen afspreken dat nachtvluchten niet getolereerd worden, wordt dit ook vastgelegd in een verdrag.

De heer **Stroeken** (CDA): Voorzitter! Zoals de heer Rosenmöller ongetwijfeld weet, waren de drie grote partijen in Limburg voorstander van 1500 nachtvluchten op vliegveld Beek. Het is ook bekend dat de regering uiteindelijk op een lager aantal is uitgekomen en daar niet van wilde afwijken. Het CDA heeft tot het laatst het standpunt verdedigd dat de oost-westbaan aangelegd moest worden. Helaas heeft het kabinet daar niet aan meegewerkt. Ik kan dus niet zeggen dat nachtvluchten op regionale vliegvelden volgens het CDA nooit mogen worden getolereerd. De situatie moet van geval tot geval, van luchthaven tot luchthaven, bekeken worden. Ik wijs erop dat de gemeenteraad van Bergen zich duidelijk tegen nachtvluchten heeft uitgesproken. Dat standpunt onderschrijf ik.

De heer **Van Bommel** (SP): Mevrouw de voorzitter! De minister zegt dat de overlast zal afnemen. Is de regering het met ons eens dat er sprake is van een nieuwe situatie nu de Britse luchtmacht niet langer noodzakelijk aanwezig is? Er moet in feite nieuw overleg gestart worden over de betekenis van een luchthaven op die locatie.

De luchthaven is daar niet gepland omdat er op die plaats behoefte is aan een regionale luchthaven voor de burgerluchtvaart, maar ter compensatie van wegvallende werkgelegenheid in de regio. Licht het dan niet meer voor de hand – zeker nu het Paarse kabinet de Europese gedachte sterk ondersteunt – om te kijken naar echte vormen van compensatie van werkgelegenheid in plaats van de aanleg van een luchthaven?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**:

Voorzitter! Toen Laarbruch in gebruik was als militaire luchthaven, was er een vrij grote geluidszone ingesteld. Duitsland heeft een aanvraag ingediend, ook bij Nederland, voor de omzetting van militair naar burgervliegveld. Het heeft daarbij aangegeven welke geluidszone aan de orde is – zij is aanmerkelijk beperkter – en om hoeveel vlieg-bewegingen het gaat. Het is aan Nederland om daar ja of nee op te zeggen voorzover het het Nederlandse luchtruim betreft. De deelstaat Nordrhein-Westfalen heeft de bevoegdheid een beslissing te nemen over het vliegveld dat zich op zijn grondgebied bevindt.

De luchthaven bevindt zich op Duits grondgebied. De motivering inzake werkgelegenheid of anderszins gaat dan ook Nordrhein-Westfalen c.q. Duitsland aan. Nederland is hierbij betrokken op het punt van eventuele milieu- of geluidseffecten. Daarop zullen wij de aanvraag beoordelen.

De heer **Eurlings** (CDA): Voorzitter! Mijn fractie hecht in het bijzonder aan de mening van de basis, dus gemeente en provincie. De communicatie daarmee, zeker ten aanzien van dit soort heikele punten, is van groot belang. Op welke wijze zal de staatssecretaris vormgeven aan het overleg met betrokken gemeente en provincie? Wanneer zal het overleg plaatsvinden? De staatssecretaris zal zich hardmaken voor het niet veroorzaken van overlast vanwege de activiteiten aldaar. Impliceert dit de garantie dat dit het centrale uitgangspunt is waaraan zij onverkort vast zal houden?

Staatssecretaris **J.M. de Vries**: Voorzitter! Mijn toezeggingen zijn helder genoeg. Er zijn duidelijke afspraken gemaakt met de provincie Limburg en de gemeente Bergen over de te volgen procedure. Op dit moment liggen de verschillende verzoeken ter inspraak en beoordeling voor. De termijn daarvoor is nog een maand. Daarna zal nadere besluitvorming plaatsvinden. Volgende week vindt er een gesprek plaats met de minister van de deelstaat Nordrhein-Westfalen. Ik heb duidelijk aangegeven wat de

inzet van Nederland voor Limburg zal zijn.

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (voor de minister), over **de milieufraude van de zogenaamde milieuslopers en het gebrekkige TNO-rapport hierover**.

De **voorzitter**: De staatssecretaris van VROM spreekt, evenals de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, namens het kabinet.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Afgelopen donderdag hebben het Radio 1-journaal en NOVA aandacht besteed aan een TNO-onderzoek over de autorecyclinketen in Nederland. Het was een onderzoek in opdracht van het project King-Pin, als uitvloeisel van het ICES-project. In het conceptrapport van TNO stond veel kritiek op het project van ARN, Autorecyclink Nederland. In het definitieve rapport was de kritiek verdwenen. Elementen van de kritiek waren: bedrijven van Autorecyclink Nederland halen milieuvervuilende reststoffen uit Duitsland en strijken hier de subsidie op; autowrakken worden niet goed leeggehaald bij de demontage en gaan "vuil" de shredder in. Daardoor blijft er uiteindelijk na verbranding veel vuil slib over, wat gestort moet worden. De conclusie is dat de overheid geen grip op deze sector heeft. De fraude met het systeem leidt tot zeer ongewenste gevolgen voor het milieu.

GroenLinks vindt met name de rol en de houding van het ministerie van belang. Wij denken dat de afstand tot dit project van Autorecyclink Nederland te groot is en dat men nalaat deze sector te controleren. Dat leidt tot de volgende vragen.

1. In hoeverre was het ministerie van VROM op de hoogte van het TNO-onderzoek en van het gegeven dat er inhoudelijk een ander conceptrapport lag? Wat was er aan de hand? Hoe is het ministerie daarmee omgegaan?

2. Wat is de huidige situatie ten aanzien van de autorecyclink-systemen die worden gehanteerd? In principe is het systeem van ARN

Van der Steenhoven

oed. Ook in het buitenland wordt het met veel belangstelling gevolgd. Mijn fractie is van mening dat de overheid hierbij goed betrokken moet blijven. Zij moet weten wat er feitelijk gebeurt. Er moet ook controle zijn. Bij schriftelijke vragen van collega Van den Akker over de fraude met buitenlandse autowrakken bleek dat het ministerie zich moest baseren op een onderzoek van KPMG. Kennelijk is er op het ministerie geen informatie voorhanden over deze sector. Anno 1997 heeft het Kernteam zware milieu-criminaliteit op deze structuren gewezen. Dat leidt bij ons tot de volgende vragen. Wat weet het ministerie van VROM precies over de milieuhygiënische resultaten en over de mogelijke fraude? Wordt er wel gecontroleerd, door wie en op welke manier? Wordt er bijvoorbeeld alleen administratief gecontroleerd of is er ook bezoek van handhavers? Wat is de rol van de rijksinspectie milieuhygiëne?

Op 1 januari is in de wit- en bruingoedsector een vergelijkbaar systeem gestart. Ik stel deze vragen mede met het oog daarop, omdat wij niet willen dat de overheid ook hier te veel alleen aan de sector overlaat en er uiteindelijk geen greep op heeft. Wij horen graag van de staatssecretaris hoe de controle plaatsvindt bij dit nieuwe systeem.

Staatssecretaris **Remkes**: Mevrouw de voorzitter! Ik zal in gepaste bescheidenheid een antwoord geven omdat de overheid toch redelijk aan de zijlijn staat, zoals de heer Van der Steenhoven heel goed weet. De Kamer is ervan op de hoogte dat een aantal jaren geleden welbewust de keuze is gemaakt om in dit soort gevallen een systeem van zelfregulering te hanteren. De branche heeft dat dus goed opgepakt via de constructie die wij kennen van de organisatie die zich in Nederland bezighoudt met autorecycling en via de systematiek van heffingen.

De betrokkenheid van VROM blijkt één keer per drie jaar en is beperkt tot wat genoemd zou kunnen worden het algemeen verbindend verklaren van de regeling waarmee free-ridergedrag wordt uitgesloten. De controle vindt plaats door de organisatie zelf en de rijksinspectie milieuhygiëne staat hier in beginsel dus buiten.

Mevrouw de voorzitter! Ik wil iets zeggen over ons beeld van de effectiviteit van de toen gekozen instructie. De doelstelling was dat in het jaar 2000 86% van de materialen uit autowrakken hergebruikt moest worden. Geconstateerd kan worden dat die doelstelling is gerealiseerd. Bovendien vallen negen van de tien auto's in het systeem.

Een volgende, wat prealabele opmerking is dat ik mij niet helemaal aan de indruk kan onttrekken dat concurrentieverhoudingen in de branche een rol spelen in de ontstane publiciteit, maar ook de loop van de subsidiestromen, waar bepaalde bedrijven wel voor in aanmerking komen en bijvoorbeeld shredderbedrijven niet. Naar mijn gevoel is het niet goed om op dit soort zaken een algemeen beeld te baseren.

Mij is gemeld dat ook in het conceptrapport geen opmerkingen over fraude voorkwamen. Het was ook geen rapport van ARN, maar van TNO. Net als anderen is ARN in de gelegenheid gesteld om daarop te reageren. De verhalen over fraude, die kennelijk op onnaspeurbare wijze in de wereld zijn gekomen, kan ik op dit ogenblik niet bevestigen. Hiermee heb ik impliciet een antwoord gegeven op de eerste vraag van de heer Van der Steenhoven: wij waren niet op de hoogte van het concept-rapport en zijn verder ook niet betrokken geweest bij de procedure. Dit past dus ook bij de relatief bescheiden positie die het departement inneemt.

Mevrouw de voorzitter! De heer Van der Steenhoven heeft al gezegd dat hij het in principe een goed systeem vindt. Dat heb ik zojuist bevestigd. De controle geschiedt door ARN zelf en ik heb de indruk dat dit op een heel serieuze wijze gebeurt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! De staatssecretaris schetst een beeld waaruit blijkt dat er eigenlijk weinig aan de hand is. Volgens mijn fractie is dat absoluut niet juist. Ook voor de radio heeft directeur Eggink van ARN gezegd dat er in de beschuldigingen zeker een kern van waarheid zit. Ook hij erkent dus dat er dingen aan de hand zijn. Wil de staatssecretaris toch nog eens bekijken wat er precies aan de hand is geweest? Het

geeft volgens ons wel het probleem aan dat er gewoon te weinig controle is. In zo'n sector kun je de zaak niet buiten de deur zetten en één keer in de drie jaar een maatregel nemen waarbij de zaak weer verbindend wordt verklaard. Wij denken dat de inspectie zeker in deze sector regelmatig steekproeven moet doen, zoals zij dat ook in andere sectoren doet. Wij verzoeken de staatssecretaris om een nadere rapportage over de mogelijkheden om regelmatig steekproeven te houden in dit soort sectoren. Misschien kan dit worden betrokken bij het algemeen overleg over de handhaving, dat op 23 maart plaatsvindt.

Onze fractie heeft onlangs een werkbezoek afgelegd bij een aantal metaalshredderbedrijven. Zij heeft toen zelf kunnen constateren dat in de shreddermachines veel meer reststoffen terechtkomen dan men via het project Autorecycling Nederland eruit wil halen. Door eigen waarneming hebben wij dus kunnen constateren dat het nog niet goed functioneert. Daarom vragen wij de staatssecretaris om een nadere rapportage over het functioneren van dit recycling-systeem. Voor het principe hebben wij veel waardering en daarom vinden wij het des te belangrijker dat het in de praktijk echt goed functioneert.

Staatssecretaris **Remkes**: Voorzitter! Er mag van mij een nadere berichtgeving komen over de controlepraktijk die door het bedrijf wordt gehanteerd. Nadere informatie over de effectiviteit van het systeem kan daaraan worden gekoppeld. Dat is dus bij dezen gaarne toegezegd.

De heer **Feenstra** (PvdA): Voorzitter! Ik sluit mij aan bij de antwoorden van de staatssecretaris. Hij geeft aan dat het een goed systeem is en dat ARN goed controleert. Uit de vervolgvragen merk ik op dat niet zozeer de fraudeaspecten centraal staan, als wel de technische uitvoering. Dat onderstreept de woorden van de staatssecretaris in eerste termijn.

Mijn vraag spitst zich toe op de milieuvervuulende reststoffen. Spreken wij dan over de stoffen die onlosmakelijk in de wrakken zijn

Feenstra

opgesloten, of over toevoegingen? Daar was in de berichtgeving ook sprake van. Ik denk dan aan toevoegingen door de leverancier om een aantal reststoffen ook via deze route te kunnen laten verwerken.

Staatssecretaris **Remkes**: Voorzitter! Dat laatste aspect kan worden behandeld in de rapportage waar ik zojuist over sprak.

Over het fraude-element maak ik nog een verduidelijkende opmerking. Een paar jaar geleden heeft het fraudeteam van KPMG een onderzoek verricht. De bevindingen waren – ik formuleer het kort – dat de mogelijkheid dat fraude wordt gepleegd, in theorie aanwezig is, maar dat de waarschijnlijkheid dat dit in de praktijk gebeurt, buitengewoon gering is.

De heer **Klein Molekamp** (VVD): Voorzitter! De heer Van der Steenhoven had misschien beter eerst om de nu door hem gevraagde nota kunnen vragen. Dan hadden wij hierover een echt fundamentele discussie kunnen voeren.

Het viel mij op dat de ruzie tussen de Zaanse schroothandel en Autorecycling Nederland een bekend feit is. De Kamer heeft hen in 1996 al gehoord. Daarover heeft de Kamer met de toenmalige minister van VROM overleg gevoerd. Zij heeft gezegd dat het goed gaat bij ARN en dat het bedrijf milieuverantwoord werkt. Staat de staatssecretaris daar nog steeds achter? Heeft het rapport van TNO bij deze standpuntbepaling een rol gespeeld?

De heer Van der Steenhoven maakt zich nu zorgen over de import van auto's. De VVD heeft bij de behandeling van het systeem gewezen op het risico daarvan en gesteld dat, als je dit systeem gaat invoeren, er ook import zal komen. De fractie van GroenLinks heeft toen gezegd dat dit onzin is en dat wij dat verkeerd zagen. Is de fractie van GroenLinks nu van mening veranderd of komt het verstand pas na enige jaren?

Het derde punt is het hergebruik, een zorgpunt voor de VVD-fractie. Het beleid van VROM vinden wij op dat punt ontoereikend. Anderhalf jaar geleden hebben wij daar een motie

over ingediend – die motie is aangenomen door de Kamer – om zo snel mogelijk een knelpuntenanalyse te maken, zodat wij een fundamentele discussie over het hergebruik kunnen hebben. Wanneer kunnen wij die knelpuntenanalyse nu eens echt tegemoet zien en wanneer kan de Kamer dan serieus over het hele vraagstuk van het hergebruik in Nederland praten? Er is immers echt meer aan de hand en wij moeten echt hieraan prioriteit geven en minder aan deze incidentenpolitiek van de fractie van GroenLinks.

Staatssecretaris **Remkes**: Voorzitter! De eerste vraag van de heer Klein Molekamp was of er aanleiding is om nu terug te komen op het destijds geschetste positieve beeld. Het antwoord is "nee": ons heeft geen informatie bereikt die noopt tot heroverweging van de toenmalige houding en het toenmalige beeld.

De tweede vraag van de heer Klein Molekamp ging over die motie. Ik hoop dat hij mij niet kwalijk neemt dat ik op dit moment niet helemaal op de hoogte van die motie ben, maar ik zeg bij dezen toe dat daarop zal worden ingegaan in de zojuist door mij toegezegde brief.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Steenhoven, de opmerking van de heer Klein Molekamp over u vond ik geen vraag. Het woord is daarom aan de heer Poppe.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! De staatssecretaris zegt dat wij hier te maken hebben met een systeem van zelfregulering door de branche; er is eigenlijk geen overheidscontrole, want de controle wordt uitgeoefend door de branche zelf. Het doel – 86% hergebruik – is een beetje vroeger dan verwacht bereikt. De vraag is natuurlijk wat die 86% waard is als dat cijfer uitsluitend van de branche zelf afkomstig is, omdat die zichzelf controleert. Wij weten allemaal dat de afvalverwerkingsbranche, waar de autosloperij een onderdeel van is, op het punt van milieudelicten een gevoelige branche is. Mijn concrete vraag is of de staatssecretaris de Kamer nader kan informeren: hoe is die 86% precies bereikt, klopt dat percentage precies en is het niet noodzakelijk om steekproefsgewijs

controle uit te oefenen op het naleven van de overeenkomst?

Staatssecretaris **Remkes**: Mevrouw de voorzitter! Ik heb zojuist al gezegd dat er nadere informatie kan worden verstrekt. Dat geldt ook voor de heer Poppe. Wellicht moet er echter één misverstand weg worden genomen: er moet niet het beeld bestaan dat er vanuit VROM om de drie jaar automatisch een stempel wordt gezet op het algemeen verbindend verklaren. Dat gebeurt op basis van accountantscontroles en onafhankelijke toetsing van de gegevens die in dat verband aan de orde zijn. VROM geeft dus niet op basis van niets om de drie jaar een algemeen verbindendverklaring af; het meest recent is dat gebeurd per 1 januari 1998.

De heer **Van den Akker** (CDA): Mevrouw de voorzitter! Wij wachten de nadere rapportage door de staatssecretaris met belangstelling af, juist vanwege het feit dat ons verwijderingsbeleid ten aanzien van autowrakken zo succesvol is. Ik ben het met de minister eens dat 86% wordt gerecycled en dat 90% van de auto's daarbij betrokken zijn. Juist om dat succesvolle verwijderingsbeleid overeind te houden en om met name de importen daarbij te betrekken, vraag ik de staatssecretaris om in die rapportage extra aandacht te besteden aan de fraude.

Staatssecretaris **Remkes**: Over de fraude heb ik zojuist een opmerking gemaakt, maar als de heer Van den Akker er behoefte aan heeft om die opmerking terug te lezen in een brief, kan dat natuurlijk gebeuren.

Vragen van het lid Reitsma aan de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat (voor de minister), over **de uitspraken van de minister van Verkeer en Waterstaat met betrekking tot de maximumsnelheden in Utrecht en Noord-Brabant en het rekeningrijden.**

De heer **Reitsma** (CDA): Mevrouw