

Peijs

De vergadering wordt van 17.25 uur tot 17.30 uur geschorst.

Aan de orde is het **debat** over **de sloop van de Otapan**.



De heer **Sansom** (PvdA): Voorzitter. Iedereen die de afgelopen weken het nieuws over de Otapan een beetje heeft gevolgd, kan concluderen dat het goed fout is gelopen met dit schip vol asbest. De verlening van een foutieve exportvergunning heeft ertoe geleid dat een niet-zeewaardig wrak vol asbest inmiddels doelloos ronddobbert op de Middellandse Zee. Dat is niets minder dan een debacle. Het debat van vandaag gaat dan ook niet over de vraag of er dingen mis zijn gegaan – het is duidelijk dat dit het geval is – maar concentreert zich op de vragen hoe het allemaal zo heeft kunnen lopen en wat er moet gebeuren om de ontstane problemen op te lossen. Over deze vragen ontving de Kamer vanmorgen een brief van de staatssecretaris van VROM, die bij mijn fractie meer vragen oproep dan antwoorden gaf.

Allereerst werd ingegaan op de gang van zaken rond de beruchte 1000 kilo asbest die op het exportformulier vermeld waren. Wij hebben sterk de indruk dat het volledige verhaal slechts in etappes naar buiten komt en dat de laatste etappe nog niet is bereikt. In antwoorden op Kamervragen stelde de staatssecretaris vorige week nog dat hij pas na het vertrek van het schip op de hoogte werd gebracht van het feit dat er veel meer dan 1000 kilo asbest in het schip zat. In de brief van vanmorgen wordt dat cryptisch aangevuld met de mededeling dat het beter was geweest als bij de vergunningverlening gebruik was gemaakt van de kennis die er binnen de VROM-inspectie was. Had VROM al eerder kennis van de hoeveelheid asbest die in de Otapan aanwezig was en, zo ja, welke kennis was dat dan?

De Kamer heeft recht op niet minder dan het hele verhaal. Wist VROM ten tijde van de vergunningsaanvraag in juni 2006 dat er meer asbest in dat schip zat? Was er al sinds 2002 een rapport in handen van de VROM-inspectie – ik zal dat rapport ronddelen – waarin de asbestinventaris gedetailleerd uit de doeken wordt gedaan? Waarom is deze informatie niet gebruikt? Hierdoor had immers kunnen worden voorkomen dat een schip met foutieve papieren op weg ging naar Turkije. Waarom heeft de staatssecretaris de Kamer tot op heden niets over dit rapport verteld? Waarom is deze informatie niet gebruikt? Wat is er ontzettend misgegaan op het ministerie?

Ik leg zo veel nadruk op deze blunder omdat inmiddels wel duidelijk is geworden dat deze de directe aanleiding is geweest voor de Turkse regering om het schip te weigeren. De Turken beroepen zich daarbij, overigens terecht, op internationale verdragen waarin de export van giftig afval is geregeld. Dat zijn verdragen waarvoor Nederland zich nota bene zelf heel hard heeft gemaakt. De staatssecretaris heeft in het gesprek met zijn Turkse ambtgenoot blijkbaar geen oplossing kunnen vinden. Hij heeft aangeboden om het surplus aan asbest op Nederlandse kosten te behandelen. Dat was in zijn woorden "an offer you can't refuse". Wat een onredelijke Turkse minister, moet iedereen hebben gedacht toen men zijn versie van het gesprek hoorde.

Vanmorgen stond echter in de Turkse krant Hürriyet de versie van de gesprekspartner van de staatssecretaris. Daaruit komt toch echt een heel ander beeld naar voren. Zo zou de staatssecretaris hebben gesteld dat het schip vanaf heden een Turks probleem is, wat pertinent niet het geval is. Daarnaast zou hij in het gesprek hebben gedreigd de minister voor schut te zetten door de media te vertellen dat Turkije zelf in de jaren tachtig twee vrachtwagens vol radioactief sloopafval naar Nederland heeft gestuurd. Ik vraag mij af wat er in dat anderhalf uur durende gesprek in hemelsnaam is gebeurd.

Dit verhaal stond vandaag in een grote Turkse krant. Ik neem aan dat de staatssecretaris alles zal doen om het beeld dat van hem is geschetst zo snel mogelijk recht te zetten. Dit is toch allemaal niet waar? Hij heeft zich toch niet misdragen tijdens dit gesprek over zo'n belangrijke kwestie? Dat vereist een correctie, in het buitenland en in de Kamer.

De belangrijkste verklaring die de staatssecretaris gaf voor zijn onoplettendheid met betrekking tot de 1000 kilo was dat hij zich geheel heeft gefocust op de vraag of de werf geschikt was om dat schip te slopen, ongeacht de hoeveelheid asbest die erin zat. Dat is een merkwaardige redenering. Voor de beantwoording van deze vraag is het immers wel degelijk relevant of het gaat om een schip met twee platen asbest in de machinekamer – 1000 kilo – of een schip dat achter alle wanden en vloeren asbest bevat, in totaal 54.000 kilo.

Ik heb alle lovende verhalen van de staatssecretaris over de milieustandaard van de werf aangehoord. Maar ik heb ook zelf navraag gedaan hoe de werf Simsekler er eigenlijk uitziet. Vanmorgen zijn van de werf videobeelden gemaakt en foto's genomen. Die laatste zijn in kleur en kunnen tijdens dit debat wellicht even circuleren. Ik nodig de collega's uit om op deze foto's vooral even goed te zoeken naar een droogdok, een kademuur of vloeiendichte vloeren, eisen die wij in Nederland allemaal stellen zodra er asbest in het spel is. Dergelijke voorzieningen zal men op dit met schroot en losliggend afval volgestapelde strandje niet aantreffen. Het lijkt veel meer het decor voor een nieuwe Mad Max film dan een milieuvriendelijke werf. Toch zou volgens de staatssecretaris het schip hier op een ordentelijke wijze kunnen worden ontdaan van 54.000 kilo asbest.

De staatssecretaris stelt dat hij de werf uitgebreid heeft laten onderzoeken. Uit dit onderzoek zou zijn gebleken dat het schip op deze werf verantwoord zou kunnen worden gesloopt. Ik heel benieuwd naar dit onderzoek. Ging het daarbij om duizend kilo asbest of om 54.000 kilo? Kan de Kamer dit onderzoek ontvangen? Het zal spannend leesvoer zijn.

Mijn fractie verlangt absolute helderheid van de staatssecretaris over de vergunningverlening en over de informatie die hij daarbij wel en niet tot zijn beschikking had, over zijn gesprek met de Turkse minister en over het uitgevoerde onderzoek naar de werf.

Vervolgens komt de vraag "wat nu?" aan de orde. De staatssecretaris schrijft in zijn brief dat hij een gesprek zal aangaan met de eigenaar van het schip, Simsekler. Het is een interessante vraag of dat op dit moment inderdaad de eigenaar van het schip is. Misschien dat wij ook daarover nog iets meer te horen kunnen krijgen. Hij zegt daarbij dat hij alle opties openhoudt. Ik verzoek de staatssecretaris om de garantie te geven dat een aantal opties daar niet onder valt. Dat betreft de sloop op een ander strand, bijvoorbeeld in India, Bangladesh of China



De heer Van Geel, staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

© M. Sablerolle – Gouda

en de optie dat hij zijn handen van het schip aftrekt en het aan een ander overlaat om het schip ergens te dumpen.

Hoe vervelend de hele zaak ook is, de Nederlandse overheid heeft zelf de verantwoordelijkheid voor het schip genomen en heeft dan ook nog steeds de verantwoordelijkheid om deze kwestie op een verantwoorde manier tot een goed einde te brengen. Wij zijn heel benieuwd naar het verhaal van de staatssecretaris dienaangaande.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik wil een opmerking maken en enkele vragen stellen. Ik constateer dat de heer Samsom kennelijk beschikt over allerlei informatie die de rest van de Kamer nog niet ter beschikking heeft.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb gevraagd die rond te delen, dus het komt allemaal uw kant op.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voor een goede voorbereiding van het debat zou het charmant zijn geweest wanneer deze informatie wat eerder aan de collega's ter beschikking was gesteld of in ieder geval was gemeld waar wij deze hadden kunnen vinden. Deze opmerking wilde ik in ieder geval toch even kwijt.

De heer Samsom heeft vooral veel vragen gesteld. De afgelopen dagen heb ik de berichtgeving in de media gevolgd. Daaruit bleek in de eerste plaats dat de relatie tussen Greenpeace en de heer Samsom nog steeds heel hecht is. Uit deze publicaties kwam naar voren dat de heer Samsom geen vragen meer had, maar vooral veel politieke oordelen velde. Hij stelde dat een blunder en een politieke doodzonde waren begaan en dat een verhaaltje was verzonnen. Dergelijke woorden heb ik hem in dit debat niet horen bezigen. Hij stelt alles vandaag in vragende zin. Wat moet ik aan met zijn uitlatingen in de media in relatie tot de vragen die hij vandaag stelt? Heeft hij inderdaad nog vragen, of heeft hij zijn oordeel over de handelwijze van de staatssecretaris al geveld?

De heer **Samsom** (PvdA): Het zijn niet allemaal vragen. Ik varieer graag in mijn woordkeus. Ook in dit debat heb ik wel degelijk geconstateerd dat de waarheid in etappes

naar buiten is gekomen en dat de laatste etappe nog in het verschiet ligt. Met andere woorden: voorzover ik het nu kan beoordelen, heeft de staatssecretaris op zijn best een gedeelte van de waarheid aan de Kamer gemeld. Ik stel hem in dit debat graag in de gelegenheid om de rest aan te vullen. Ik meen dat dit exact hetzelfde oordeel is als ik in enigszins andere bewoordingen via de krant heb gegeven. Toen gebruikte ik de term "blunder". Zojuist heb ik het woord "debacle" in mijn mond genomen. Eerlijk gezegd denk ik dat wij er niet over van mening verschillen dat het verschrikkelijk is misgegaan.

Mevrouw **Spies** (CDA): Maar ik wil toch graag precies van de heer Samsom weten hoe ik termen als "een verhaaltje verzonnen" en "politieke doodzonde" moet interpreteren, omdat deze een zekere mate van verwijtbaarheid in zich dragen. Is de heer Samsom op dit moment van oordeel dat de staatssecretaris bewust informatie voor de Kamer heeft achtergehouden? Die indruk heeft hij in ieder geval in de media gewekt.

De heer **Samsom** (PvdA): Ja. In ieder geval heeft de staatssecretaris niet alles verteld. Vorige week hebben wij kennis kunnen nemen van zijn antwoorden op Kamervragen. Daarin staat bijvoorbeeld nog niets over het feit dat de VROM-inspectie blijkbaar kennis van de werkelijke hoeveelheid asbest had ten tijde van de vergunningaanvraag. Dat staat nu wel in de brief, maar in die brief staat nog steeds niet dat de VROM-inspectie beschikte over een gedetailleerd rapport, over de complete inventaris, met – niet verrassend – dezelfde uitkomst van 54.000 kilo. Nogmaals, wij houden hier niet een debat voor niets. Ik stel de staatssecretaris graag in de gelegenheid om te antwoorden, maar tot op heden kan ik niet anders dan concluderen dan dat de volledige waarheid ons nog niet heeft bereikt. Volgens mij is dat in ons staatsrecht nog altijd een vrij ernstige kwestie. Dat kan nog wel worden goedge maakt in dit debat en moet ook worden goedge maakt in dit debat.

De **voorzitter**: Ik heb zojuist vergeten te zeggen dat de heer Van der Ham zich vanwege familieomstandigheden helaas heeft moeten afmelden voor dit debat.

□

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Voorzitter. Namens mijn fractie wil ik allereerst zeggen dat in deze affaire, die eigenlijk een groot, uit de hand gelopen incident is, twee problemen zichtbaar worden die al heel lang bestaan en op een oplossing wachten.

Het eerste probleem is dat van de sloopschepen. Wij hebben het nu over de Otapan, maar er zijn er honderden, zo niet duizenden, die liggen weg te rotten of in India of Bangladesh onder mensonterende omstandigheden gesloopt worden. De wereld weet dat probleem onvoldoende op te lossen. Hoe cynisch ook, op een bepaald moment mag je blij zijn dat zo'n probleem weer eens scherp onder de aandacht komt.

Het tweede probleem dat in deze zaak helder is geworden, is de enorme gevoeligheid in een land als Turkije om gebruikt te worden als een dumpplaats, een plek waar de rommel van de rijke landen opgeruimd moet worden. Decennialang is een grote gevoeligheid opgebouwd in landen die minder welvarend zijn dan het onze. Wij moeten helaas veel begrip hebben voor die

Duyvendak

gevoeligheid, omdat wij decennialang onze milieuproblemen hebben afgewenteld op landen verder weg. Wij krijgen nu een heel klein beetje een koekje van eigen deeg.

Ik weet het niet helemaal zeker, maar ik denk dat wij allemaal vinden dat staatssecretaris Van Geel aanvankelijk met veel enthousiasme en ijver heeft geprobeerd het probleem op te lossen. Wij moeten alleen ook allemaal constateren dat hij verschrikkelijk is uitgegleden. Ik denk dat hij dat zelf inmiddels ook wel vindt. Je begint ergens aan en het mislukt gewoon gigantisch. Onderwerp van het debat is waardoor die mislukking is veroorzaakt, welke lessen wij eruit kunnen leren etc. Hoe moet het nu verder?

Hoe kon dit zo'n drama worden? Een belangrijk element is hoeveel er in het schip zat. Hoeveel was het? Het maakt nog wel wat uit of dat 1000 of 50.000 kilo asbest is. De heer Samsom heeft er een aantal vragen over gesteld. Hoe is het mogelijk dat de staatssecretaris blijkbaar steeds dacht dat het om 1000 kilo ging, terwijl het 50.000 kilo was? Die kennis was neergelegd in rapporten en, zoals de staatssecretaris nu zelf ook schrijft, ook aanwezig binnen zijn departement. Is het juist dat die kennis de staatssecretaris nooit heeft bereikt? Of wist hij het wel en is hij het vergeten? Kan hij een precieze reconstructie geven hoe het mis is gegaan? Als het goed was gegaan, hadden wij nu misschien veel minder problemen gehad. Er valt dus een les te trekken.

Een tweede kwestie die nadrukkelijk speelt, is die van de Turkse werf. Ik heb ook wat rondgekeken op internet. Als je foto's van de werf ziet, denk je: wat is dit eigenlijk? Het is gewoon een rommeltje, een zootje. Naar aanleiding van welk onderzoek heeft de staatssecretaris kunnen schrijven dat een verantwoorde verwerking vooropstond en was gewaarborgd? Waar bestonden die waarborgen uit? Wat is er onderzocht? Wat vindt de staatssecretaris hier achteraf van? Hij zal namelijk ook de berichten hebben gevolgd. Vindt hij nog steeds dat een verantwoorde verwerking gewaarborgd is? Kende de staatssecretaris het rapport van de VN uit 2005 waarin wordt aanbevolen om te komen tot een verbod op het vervoeren van sloopschepen met giftige stoffen naar Turkije, in het bijzonder als die giftige stoffen bestaan uit asbest? Dat verbod bestond al en nadat de VN op verschillende werven inspecties hadden laten uitvoeren is gezegd: het is om milieuhygiënische redenen en gezondheidsredenen echt onverantwoord om sloopschepen naar Turkije te sturen. Daarom schreven de VN dat dat verbod gehandhaafd moest worden. Nogmaals, kende de staatssecretaris dat rapport?

Voorzitter. Met dit schip is het misgelopen en nu slaat de staatssecretaris wild om zich heen. Dat blijkt uit de media. Hij springt in de slachtofferrol waarin wij hem wel vaker terecht zien komen. Als ik dat zie gebeuren, denk ik: doe dat nou niet, want u bent helemaal geen slachtoffer. U moet handelen. De staatssecretaris zegt: ik steek mijn nek nooit meer uit. Weliswaar duurt het nog even voordat verkiezingen worden gehouden, maar ik wijs er toch op dat ik geen staatssecretaris wil die nooit meer zijn nek uitsteekt. Ik zou het volstrekt fout vinden als de staatssecretaris nooit meer iets doet op dit terrein. Ik zou graag zien dat hij leert van de fouten die hij gemaakt heeft en die iedereen kan maken. Echter, vervolgens moet hij volop met zijn werk doorgaan en niet gaan mokken.

Tot slot: wat moet er gebeuren? Het gaat hier om een Nederlandse verantwoordelijkheid. De last ligt op de schouders van de staatssecretaris. Hij zal dan toch nog een keer zijn nek moeten uitsteken. Ik ben zelf van mening dat er geen andere optie is dan dat het schip in Nederland van zijn asbest wordt ontdaan. Misschien kan dat ook in een ander Westers land, maar in ieder geval wil ik de garantie dat het schip niet in een arm Derde Wereldland onder mensonterende omstandigheden wordt gesloopt.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. De asbestschuit Otapan dobert voor een Grieks eiland en ligt staatssecretaris Van Geel nu als een steen op de maag. Ik kan aan deze kwestie een hoop woorden besteden, maar mijn conclusie is dat er stevig is geblunderd. De 1000 kilo asbest bleek 54.000 kilo te zijn. Het ministerie van VROM wist dat en de staatssecretaris wist dat of had dat kunnen weten. Bij de VROM-inspectie was namelijk terecht twijfel gerezen. Ik kom dan tot de conclusie: staatssecretaris, u heeft zich mooi in de boot laten nemen.

Maar goed, de staatssecretaris heeft in feite al schuld bekend, hij heeft in feite zijn excuses aangeboden en gezegd dat beter gecontroleerd had moeten worden. De rest is voor de geschiedschrijving. Wat wist hij, wat wist hij niet? Ik neem aan dat hij gaat onderzoeken hoe het mogelijk was dat zo'n kapitale fout kon worden gemaakt. De VROM-inspectie heeft toch niet zitten slapen?

Ook de keus voor de betreffende scheepswerf in Turkije vervult mij met vragen en eigenlijk met verwijten. Hoe was het mogelijk dat de staatssecretaris voor deze werf koos? De beelden spreken voor zichzelf. Wie heeft gecontroleerd of deze werf geschikt was? Mogen wij het desbetreffende onderzoeksrapport zien? Korthedshalve sluit ik mij aan bij alle vragen die de heer Samsom daarover heeft gesteld.

Zoveel is duidelijk: het schip komt terug naar Nederland en daarmee bereiken wij het volgende hoofdstuk van het asbestdrama. Voor de SP-fractie blijft één ding volstrekt onduidelijk: wie is de eigenaar van dat schip? Gisteren hebben wij gevraagd om dat schriftelijk uit te leggen, maar de brief maakte deze kwestie niet veel helderder. Er is een eigenaar en die eigenaar heeft een valse opgave gedaan. Hij heeft gezegd dat er 1000 kilo asbest in het schip zat, terwijl dat meer dan 50 keer zoveel was. Wie is die eigenaar die met een exportvergunning, verkregen op basis van valse informatie, op pad gaat en die halverwege de route naar Turkije het schip verkoopt aan een Turkse werf? Uit de geschiedschrijving begrijp ik dat dit schip, dat reeds jarenlang een zwaar beladen onderwerp is vanwege het feit dat het vol met asbest zit, op 31 maart 2005 in handen van de Staat is gekomen. Dat heeft de strafrechter bepaald. Het schip is verbeurd verklaard. Het vonnis is overduidelijk. Nu moeten wij concluderen dat het gedeeltelijk in handen is van de oorspronkelijke eigenaar. Daarmee is sprake van een zeer obscure constructie. Basilisk, de erfopvolger van de oorspronkelijke eigenaar, zou mede-eigenaar zijn, is nu verantwoordelijk voor de opgave van de informatie voor het verkrijgen van de exportvergunning en heeft ook dat schip verkocht, maar wanneer is het deeltje gemaakt waarmee het schip niet langer geheel eigendom van de Staat was? Volgens de uitspraak van de rechter

Van Velzen

was het schip eigendom van de Staat. Met dat deeltje is het echter in handen gekomen van een andere partij, terwijl je met betrekking tot die partij op zijn minst vraagtekens kunt zetten. Natuurlijk heeft deze partij er belang bij om zo min mogelijk kosten te maken, om niet nog verder in de min uit te komen. Een schip boordevol asbest verkopen aan een werf levert je geen geld op; dat kost geld. Maar deze eigenaar heeft het schip verkocht en heeft daar winst op gemaakt. Zo staat het tenminste in de media. Ik kan niet anders concluderen dan dat deze eigenaar valsheid in geschrifte heeft gepleegd. Hij heeft de VROM-inspectie en daarmee de staatssecretaris een foutief getal voorgespiegeld. Ik kan niet anders concluderen dan dat er heel veel eigenbelang achter heeft gezeten. Dat de eigenaar het schip met winst heeft kunnen verkopen, riekt toch naar keiharde fraude. Nu de staatssecretaris in het bootje is genomen door deze eigenaar, zo hij al de eigenaar is, kan ik mij voorstellen dat deze persoon voor de rechter wordt gebracht wegens valsheid in geschrifte, wegens fraude en misschien zelfs wegens het mogelijk in gevaar brengen van mensen die op een werf worden geconfronteerd met asbest dat er niet zou moeten zijn. Het gaat niet om aardappelen; het gaat om asbest.

Wat moet er nu gebeuren? Het is duidelijk dat de Otapan terugkomt naar Nederland. Het is voor mijn fractie duidelijk dat Amsterdam daarbij geen optie is. De mensen daar hebben jarenlang met dat schip in hun maag gezeten. Ik vind dat er nu moet worden gezocht, al is het maar voor tijdelijk, naar een werf die niet middenin bewoond gebied ligt. Het is een gevaarlijk schip of het is dat niet. Als het een gevaarlijk schip is en als wij het naar Turkije brengen om het ongevaarlijk te maken, dan laten wij het niet terugkeren in Amsterdam. Ik vraag de staatssecretaris met klem om te zoeken naar een werf die niet middenin bewoond gebied ligt.

Er moet worden gekeken naar een werf die kan slopen op basis van Nederlandse milieuwetgeving en arbonormen. Ik zie dat de staatssecretaris worstelt met de financiële kant daarvan en met de vraag of het überhaupt kan. Ik wil graag weten wat de feiten zijn. Wat kost het zoveel meer dan het in Turkije of in een ander land had gekost? Voorop staat dat het milieuvriendelijk en arbotechnisch moet kloppen volgens Nederlandse normen. Ik heb gezien dat een grote reder, P&O Nedlloyd, daarin heel vooruitstrevend is en met een handboek is gekomen op basis waarvan in China wordt gesloopt volgens mijns inziens strakke en scherpe milieunormen en arbonormen. Ik vraag de staatssecretaris om een reactie hierop. Is het niet een optie om ergens een werf te creëren waar West-Europese schepen worden gesloopt op basis van onze normen? Er komt nog een vloot aan. Al die enkelwandige tankers moeten uiteindelijk ook worden gesloopt. Ik ben het helemaal met de heer Samsom eens. Ik zit niet te wachten op een staatssecretaris die als een beledigd jongetje zegt: ik steek nooit meer mijn nek uit, ik zet mij nooit meer actief in voor deze schepen. Dat heeft u altijd gedaan en ik heb u daar altijd voor geprezen; blijf daarmee doorgaan. Alleen moeten wij dit probleem nu nog even oplossen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Het heeft iets gênants: een bewindspersoon die zo gedreven is om een schone werf voor ontmanteling van een asbestschip te

vinden, stoot zijn neus in Turkije vanwege een onzorgvuldige vergunningverlening. Nederland, het beste jongetje van de klas op milieugebied, wordt op de vingers getikt door het mediterrane Turkije, dat aan nog zoveel voorwaarden, niet in de laatste plaats op milieugebied, moet voldoen voordat het mag toetreden tot de schone Europese Unie.

Het heeft iets gênants, maar ook niet meer dan dat. Wij hebben er geen enkele behoefte aan om dit incident nu verder op te blazen. Het is niet zo dat er nu onder verantwoordelijkheid van het Nederlandse Rijk een schip met hoogexplosieve landing rondrijft. Er zijn zeker fouten gemaakt onder verantwoordelijkheid van VROM, wat ook ruiterlijk is erkend. Het is nu zaak om de kwestie tot een zo goed mogelijk einde te brengen. Dat is ook de essentie van de brief die wij van de staatssecretaris hebben gekregen. Wij vonden dat een heel heldere en bevredigende brief, die aangeeft wat er mis is gegaan en hoe het traject er nu verder uitziet. Turkije heeft op geen enkele manier blij gegeven van een constructieve opstelling. Wij menen dan ook dat het deze staatssecretaris niet te verwijten is dat zijn genereuze aanbod om uit dit dilemma te komen op een muur van onwil is gestuit.

De laatste zin van de brief van de staatssecretaris duidt aan dat hij zich onverminderd zal blijven inzetten voor dit dossier. Ik zou een dikke streep willen zetten onder deze zin, want deze materie is die inzet inderdaad waard. Het is wel enigszins in tegenspraak met wat ik in de Volkskrant van vanochtend las. De staatssecretaris zei daarin dat hij zijn nek niet meer wilde uitsteken. Ik neem aan dat dat geen serieus beleidsvoornemen was, maar meer een expressie van een enigszins getergd gemoed.

De zaak waar het om gaat, is het waard om de nek voor te blijven uitsteken. Wij menen dat de kwestie nu op een goede manier wordt aangepakt. Het is zaak om een en ander zo snel mogelijk op een nette manier op te lossen. Wij gaan ervan uit dat de Kamer op de hoogte zal worden gehouden van verdere ontwikkelingen en spreken de wens uit dat zo snel mogelijk een verantwoord oplossing wordt gevonden.

Tot slot excuseer ik mij voor het feit dat ik dit debat in verband met andere verplichtingen niet tot het eind zal kunnen bijwonen.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het is eigenlijk een bizar en treurig verhaal. Treurig, omdat een schip met gevaarlijke stoffen ronddobbert in de Middellandse Zee. Kennelijk kan er geen oplossing voor worden gevonden, terwijl wij dat met zijn allen willen. Bizar, omdat de oplossing wel voor de hand ligt, maar om voor mijn fractie moeilijk te begrijpen redenen niet wordt uitgevoerd.

De staatssecretaris heeft ons vandaag een brief gestuurd, waarin hij aangeeft dat de VROM-inspectie een fout heeft gemaakt door de in het schip achtergebleven hoeveelheid asbest niet nauwkeuriger in beeld te brengen. Dat lijkt mij inderdaad een fout. De EVOA-vergunning vermeldde één ton. De aanvrager is daarvoor verantwoordelijk, zo schrijft de staatssecretaris. De vraag is of zoiets niet gecontroleerd wordt. En wat gebeurt er als na controle blijkt dat de hoeveelheid niet klopt? Wordt dan op de een of andere manier gehandhaafd of geloven wij de blauwe ogen van degene die de hoeveelheid opgeeft.

De Krom

In zijn brief betoogt de staatssecretaris dat niet de hoeveelheid afval, maar de garantie dat de ontvanger, in dit geval dus ook de eigenaar, het schip verantwoord kan slopen, bepalend is voor de uitgifte van de EVOA-vergunning. Hij schrijft dat dit uit onderzoek is gebleken. Wat hield dit onderzoek precies in? Ik begrijp dat iemand van de ambassade ter plekke is geweest, maar had die persoon verstand van dit soort zaken? Heeft het onderzoek geresulteerd in een rapport of een verslag? De staatssecretaris schrijft verder dat de werf door de Turkse overheid gecertificeerd is. Als daadwerkelijk kon worden vastgesteld dat sloop op een verantwoorde manier kon gebeuren, waarom weigert de Turkse overheid dan een vergunning voor sloop op een werf die zij zelf heeft gecertificeerd? Op basis waarvan weigert zij dan die vergunning? Als de vergunning die door de Nederlandse overheid is afgegeven deugt, zoals de staatssecretaris in zijn brief stellig schrijft, op welke gronden wordt dan door de Turkse overheid geweigerd? Als het aantal kilo's niet bepalend is, wat is dan wel bepalend? De Turkse minister geeft aan dat hij een vergunning voor 54.000 kilo ook zou hebben geweigerd. Of speelt hier het Verdrag van Basel een rol, dat voorschrijft dat het ontvangende land een compleet overzicht moet krijgen van alle gevaarlijke stoffen die aan boord zijn? Dat is in ieder geval niet gebeurd, want de opgave in Nederland bleek niet te kloppen. Hoe zit dit precies?

Nederland heeft de Turkse overheid een genereus aanbod gedaan om het probleem op een praktische manier op te lossen. Het is mij eerlijk gezegd volstrekt onduidelijk waarom dit aanbod niet wordt geaccepteerd. Wat zit hier nu achter? De staatssecretaris heeft met de Turkse minister gesproken. Ik heb de Turkse krant vandaag niet gelezen, maar alles wat in kranten staat is waar. Ik ben zeer benieuwd wat de versie van de staatssecretaris van het gesprek is. Als ik moet kiezen tussen een Turkse krant en een officiële brief van dit kabinet, dan ga ik voorlopig van het laatste uit. Wat is daar nu echt aan de hand, wat zit hier achter?

Hoe gaan wij verder? De boot terughalen naar Nederland lijkt mij geen aantrekkelijke optie, want wie gaat die sloop dan betalen? Moet de Nederlandse belastingbetaler ervoor opdraaien? Het signaal dat daarvan uitgaat is het volgende: beste heren reders, als een schip vol rommel aan het eind van zijn leven is, vaar het naar Nederland, ga failliet en ga naar de Nederlandse belastingbetaler, want die ruimt de rommel voor u op. Daar moeten wij natuurlijk uiterst voorzichtig mee zijn, want voordat wij het weten wordt Nederland een dumpplaats voor boten aan het eind van hun levensduur. Dat wil mijn fractie in geen geval. Het is een goede regel in het milieubeleid dat de vervuiler betaalt en niet de Nederlandse belastingbetaler.

Wat is eigenlijk formeel gesproken de verantwoordelijkheid van Nederland? Wij hebben een oplossing aangeboden voor het probleem, maar die wordt geweigerd. Voorzover ik kan nagaan is het schip niet van een Nederlandse eigenaar. Daarom is de vraag relevant wiens probleem het nu eigenlijk is. Aan de andere kant is het zomaar laten ronddobberen van de boot niet aantrekkelijk. Immers, voordat je het weet wordt hij afgezonken of op een ondeskundige wijze op een strand in Bangladesh gesloopt met alle risico's van dien voor de mensen daar; dat is ook niet bepaald wat je wilt. Kortom, de Nederlandse regering moet de pogingen nog niet opgeven om alsnog met de Turkse overheid tot een

aanvaardbare oplossing te komen. Wellicht moet dit op een hoger niveau worden getild, bijvoorbeeld op het niveau van de regeringsleiders of van de EU. Het is immers niet een probleem dat alleen Nederland aangaat; het gaat andere Europese landen net zo goed aan.

In de laatste alinea van zijn brief schrijft de staatssecretaris dat deze kwestie niet een op zichzelf staand geval is; het probleem is veel breder. Schepen worden gedumpt zonder financiële dekking voor ontmanteling. Dit is niet een probleem van vandaag of gisteren. De Sandrien lag in Amsterdam en daarbij speelde dit probleem ook. De staatssecretaris geeft in zijn brief nog een paar voorbeelden van boten waarbij hetzelfde speelt. Dit probleem kan alleen in internationaal verband binnen de IMO worden aangepakt. Deze organisatie is daarmee ook bezig, maar dat gaat allemaal verdraaid langzaam. Kan de staatssecretaris de laatste stand van zaken geven? Wat is de IMO van plan te gaan doen en wanneer worden de resultaten van het proces verwacht? Zijn er mogelijkheden om dit proces te versnellen?

Ik doe de staatssecretaris op dit punt nog twee ideeën aan de hand waarbij ik direct zeg dat ze nog onuitgewerkt zijn. In de eerste plaats kan er gedacht worden aan een internationaal systeem van certificering van werfven die deze schepen kunnen slopen. In de tweede plaats zou je kunnen denken aan de oprichting van een soort waarborgfonds om kosten van ontmanteling te dekken indien dat noodzakelijk is. Ik hoor graag een reactie van de staatssecretaris op deze suggesties.

In het verleden zijn er initiatieven genomen om een sloopwerf op te zetten, ofwel in Nederland, ofwel elders. Met name mijn oud-collega Herman Vermeer is daar als Europarlementariër mee bezig geweest. De werknaam van dit project was nv Ecodock. Dit project is nog niet ter ziele, maar er gebeurt niet zo gek veel meer. Misschien kan de staatssecretaris even ingaan op de laatste stand van zaken rond dit project. In ieder geval vermoed ik wel dat, als je zo'n faciliteit op wilt zetten, Nederland een niet zo voor de hand liggende keuze is, omdat de kosten van ontmanteling hier te hoog zijn. In het buitenland is dit echter wellicht wel mogelijk. Waarom kan een Nederlandse werf zo'n project in de Derde Wereld niet opzetten, bijvoorbeeld met hulp van de Nederlandse overheid? Ik zou daarbij ook aan financiële hulp kunnen denken, bijvoorbeeld uit het budget van Ontwikkelingssamenwerking. Daarbij zou men zich ook kunnen richten op overdracht van kennis en expertise en het lokaal opleiden van mensen. Dit lijkt mij eigenlijk wel een goed idee. Ik ben benieuwd wat de staatssecretaris daarvan vindt.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Vanmorgen werd op de radio een van de bemanningsleden geïnterviewd van de sleepboot die de Otapan naar Turkije moest brengen. Het beeld dat daaruit naar boven kwam, was er een van heen en weer varen vóór de kust van Lesbos, van twee keer per dag keren zonder zicht op een duidelijke koers. Dit is een aardige illustratie van de impasse waarin de Otapan zich op dit moment jammer genoeg bevindt.

Laat ik voorstellen dat ook voor de CDA-fractie wel duidelijk is dat het ministerie steken heeft laten vallen. Er is voorzichtig gezegd slordig of nonchalant gewerkt. Klopt het dat, als de VROM-inspectie alerter was geweest en in 2001 al had doorgevraagd, toen al bekend zou zijn

Spies

geweest dat het schip 54.000 ton asbesthoudend materiaal aan boord had? Er wordt gesproken over twijfel bij de VROM-inspectie maar ook over "met gebruikmaking van de kennis binnen de VROM-inspectie". Uit de brief kun je afleiden dat in ieder geval bij het bureau Search die informatie vanaf 2001 wel bekend is geweest. Hoe kan men anders binnen twee dagen met een schatting van 54 ton komen, terwijl de Otapan al op volle zee richting Turkije ging? Als die informatie al bekend was op het ministerie, wist de staatssecretaris er dan zelf van, zoals enkele collega's hebben gesuggereerd? Graag een nadere toelichting.

Natuurlijk heeft de staatssecretaris gelijk dat voor het afgeven van de EVOA-beschikking de hoeveelheid asbesthoudend materiaal geen criterium is. Alleen is het verschil tussen gelijk hebben en gelijk krijgen de afgelopen dagen pijnlijk duidelijk geworden. Natuurlijk moeten wij ook de Turken een spiegel voorhouden. Ik denk dat de staatssecretaris met een zeer redelijk – anderen hadden het over *generous* – voorstel naar Turkije is gegaan. Feit blijft dat de bereidheid om daar mee te denken over het bereiken van een oplossing nihil is.

Dat zijn allemaal constatering die ons jammer genoeg geen stap dichterbij een oplossing brengen. Het belangrijkste is nu de beantwoording van de vraag hoe het nu verder moet. Vanzelfsprekend blijft ook voor de CDA-fractie vooropstaan dat de Otapan uiteindelijk op een verantwoorde manier gesloopt moet worden, zowel uit oogpunt van milieuhygiëne als uit oogpunt van arbeidsomstandigheden. Het is in dat verband bijzonder dat een organisatie zoals Greenpeace de staatssecretaris eerst uitgebreid heeft gecompimenteerd met de gevonden oplossing en de verantwoorde sloop, maar daar nu volledig van terug lijkt te zijn gekomen.

De vraag is op welke wijze wij een verantwoorde sloop elders kunnen bewerkstelligen. Voor ons is niet helemaal duidelijk of wij een boot die in de internationale wateren vaart en die eigendom is van een Turkse werf überhaupt tot iets kunnen verplichten. Ik kan mij trouwens goed voorstellen dat Simsekler nog wel een appeltje te schillen heeft met de vorige eigenaar Basilisk, die de dans aardig ontsprongen lijkt te zijn. Wie is er uiteindelijk aansprakelijk voor het vermelden van een lagere hoeveelheid asbesthoudend materiaal? Wat is de positie van de Nederlandse Staat in dit geheel? Kan of moet het schip op grond van internationale afspraken of regels terug naar Nederland? Kortom, er leeft bij mijn fractie nog een groot aantal vragen die beantwoord moeten worden voordat iets zinnigs gezegd kan worden over de vraag waar dit schip uiteindelijk zal stranden.

Ik nodig de staatssecretaris uit om de opties om uit de impasse te komen wat uitgebreider te schetsen. De opmerking dat hij daar nu niet op vooruit wil lopen, vind ik onbevredigend. Ook voor de langere termijn spelen er bij mijn fractie een aantal vragen. Collega Van Velzen heeft terecht gezegd dat dit nog maar het begin is van het uit de vaart nemen van een groot aantal enkelwandige tankers. Die schepen moeten allemaal een keer ergens gesloopt worden. Is er wereldwijd voldoende sloopecapaciteit? Zijn er internationale afspraken over de wijze waarop scheepseigenaren moeten omgaan met de ontmanteling van schepen. Worden daarover bijvoorbeeld in IMO-verband afspraken gemaakt? Nedlloyd, inmiddels Maersk, heeft een eigen sloopwerf in China. Dit bedrijf wil maatschappelijk verantwoord ondernemen

en laat dus zijn boten op een verantwoorde wijze ontmantelen. Is er voor de langere termijn voldoende in gang gezet en wordt er voldoende tempo gemaakt om incidenten zoals met de Otapan in de toekomst te voorkomen?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): U bent evenals ik benieuwd wie er verantwoordelijk is. Wie heeft er valsheid in geschrifte gepleegd en wie moet uiteindelijk opdraaien voor de kosten? Wij kunnen dit schip echter niet op zee laten zwalken. Het moet op een werf worden ondergebracht, al is het maar tijdelijk.

Mevrouw **Spies** (SP): Ik zou niet weten hoe wij dat moeten doen. Ik neem aan dat het schip onder Turkse vlag in de internationale wateren vaart. Moeten wij het laten enteren door een Nederlands marineschip om het naar Amsterdam te kunnen slepen? Ik weet gewoonweg niet hoe dit juridisch op een nette manier geregeld kan worden. De bemanning heeft voor dertig dagen eten aan boord. Het is zeker niet mijn bedoeling om het schip nog veel langer doelloos heen en weer te laten varen, maar ik weet niet hoe wij daar een eind aan kunnen maken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Uw dilemma is ook het mijne. De Turkse minister heeft gezegd dat het geen Turks schip is omdat het niet in dat land is aangemeerd. Het lijkt mij dat de staatssecretaris zo snel mogelijk moet uitzoeken onder welke vlag dit schip vaart en wij moeten hem verzoeken, te bevorderen dat dit ergens kan aanmeren. Wij kunnen niet hier rustig debatteren, terwijl een schip vol met gevaarlijke stoffen maar gewoon blijft rondvaren met alle risico's van dien.

Mevrouw **Spies** (CDA): Dat ben ik volledig met mevrouw Van Velzen eens, maar de vraag naar het eigendom is voor mij op dit moment niet eens duidelijk. In de tekst van de staatssecretaris staat namelijk dat het schip in eigendom is van de Turkse werf waar het zou worden gesloopt en in diverse krantenberichten zegt de Turkse overheid dat er pas sprake is van eigendom op het moment dat het schip op die Turkse werf is aangemeerd. Het is lastig om de vraag van mevrouw Van Velzen te beantwoorden als wij over het eigendom nog niet eens duidelijkheid hebben. Daarom heb ik daarover zojuist duidelijkheid aan de staatssecretaris gevraagd.

□

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Voorzitter. In de functie van lid van de gemeenteraad van Amsterdam ben ik jarenlang met dergelijke kwesties geconfronteerd. Ik had toen de indruk dat men een en ander in Den Haag wel onder controle zou houden.

De heer Samsom heeft de aandacht gevestigd op een rapport dat ik al had ontvangen. Daaruit maak ik op dat al jaren geleden de inschatting was dat er meer dan 4 mln. nodig zou zijn om het schip schoon te maken. Aangezien er een veel kleiner bedrag met de schoonmaak is gemoeid, kan er worden geconcludeerd dat lang niet alles is schoongemaakt. Gevraagd wordt wie de schuldige is, wat Mexico en de heer Carrasco met deze kwestie te maken hebben. Zijn er inderdaad besprekingen geweest en hebben de Mexicaanse autoriteiten in Nederland al eerder met deze problematiek te maken gehad?

Van Oudenallen

Ik heb de brief van de staatssecretaris gelezen, maar die is betrekkelijk vaag. Als het ministerie van VROM daadwerkelijk vanaf 2001 op de hoogte was, vraag ik mij af waar het fout is gegaan. Zat men zodanig met de Otapan in de maag dat er in Den Haag een ongeoorloofd spel is gespeeld? Uit het stuk maak ik op dat er bij Justitie aangifte is gedaan en in 2005 zijn er interviews in kranten over dit onderwerp verschenen. Misschien moest de staatssecretaris er meer bovenop zitten.

Was Greenpeace op de hoogte voordat die boot vertrok? Als die organisatie pas nu van deze kwestie op de hoogte is, is dat vreemd. Het zojuist door mij genoemde rapport zou immers al door verschillende mensen zijn aangeboden. Wat is er gedaan met de aangifte bij Justitie? Waarom heeft het ministerie van VROM dan te kennen gegeven dat er slechts 1000 kilo asbest in het schip zat? Uit de brief van de staatssecretaris maak ik op dat het ministerie van VROM een en ander niet helemaal vertrouwde en het een beetje verdacht vond, maar dat het desondanks het schip liet gaan. Dit probleem staat overigens niet op zichzelf. Er zijn eerder soortgelijke problemen geweest.

Moeten wij niet een stap verder gaan? Zijn de autoriteiten die de Otapan in Nederland hebben achtergelaten en degenen die daarmee te maken hadden op het matje geroepen? Naar mijn idee moeten meer autoriteiten betalen. Turkije wil graag toetreden tot de EU, maar als zich een dergelijk probleem voordoet, is het heel lastig om met vertegenwoordigers van dat land in gesprek te gaan. Zet Turkije Nederland met deze kwestie onder druk?

Andere fracties hebben veel vragen gesteld. Ik wacht de antwoorden van de staatssecretaris af. Mochten die niet bevredigend zijn, dan zal ik een motie indienen.

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Aan het einde van de vergadering zijn er natuurlijk meerdere conclusies mogelijk. In de eerste termijn van de Kamer proef ik echter reeds dat mijn grote bezorgdheid unaniem wordt gedeeld. Er bestaat immers grote bezorgdheid over het dossier van sloopschepen in zijn algemeen en over dat van de Otapan in het bijzonder. Dat is een van de redenen waarom mijn voorganger en ik ons in de afgelopen tijd op verschillende niveaus erg druk hebben gemaakt. Ik proef dat de Kamer dit op zichzelf waardeert. Het gaat dan ook om een fascinerend voorbeeld van hoe een mondialiserende economie afwentelingsverschijnselen laat zien die ook op andere essentiële milieudossiers opduiken. Ik noem duurzame brandstof en de duurzaamheid van biobrandstoffen. Er bestaan problemen van afwenteling. Vandaar dat een voorbeeldfunctie is vervuld op het concrete niveau van de Otapan en de Sandrien. In internationaal verband zijn veel activiteiten ontplooid met het oog op een structurele regeling. In die context is het wat wrang dat die rol de nodige risico's met zich blijkt te brengen. Dat is overigens geen excuus voor wat ik hierna ga zeggen.

Ik zal de geschiedenis van de Otapan niet volledig herhalen. Ik heb daar in mijn brief kort aandacht aan besteed. Ik kom snel tot het moment dat de Mexicaanse eigenaar, Basilisk, heeft gevraagd om het schip in Turkije te mogen slopen. Naar alle ons bekende informatie en ook na ingewonnen juridisch advies blijkt dat Basilisk eigenaar van de Otapan was op het moment van

aanvraag van de vergunning. Vervolgens treedt een procedure in werking. Ik wil die kort schetsen zodat de formele en morele verantwoordelijkheden duidelijk worden.

Gevraagd is hoe een EVOA-beschikking werkt en hoe de verantwoordelijkheden liggen. Wordt er getoetst? Per jaar worden ongeveer 3000 kennisgevingen voor gevaarlijke stoffen ontvangen. SenterNovem beoordeelt deze, in mandaat. De kennisgevingen worden getoetst op de volledige invulling van de formulieren. In dit geval was de vraag of er een contract was, of een borgstelling was gegeven – daar was discussie over, maar die borgstelling is gegeven – en of de Turkse overheid het schip zou accepteren. De analysegegevens van concentratie en samenstelling van stoffen worden niet gecontroleerd. Dat is te vergelijken met de procedure die de Belastingdienst hanteert ten aanzien van het invullen van de belastingbiljetten. De Belastingdienst ontvangt een opgave en gaat ervan uit dat die in principe goed is. Als de opgave volledig is, volgt de aanslag. De Belastingdienst toetst steekproefsgewijs of opgaven kloppen. Dat geldt ook voor deze procedure. Er wordt getoetst op de punten die ik net genoemd heb. Als achteraf blijkt dat een melding niet deugt, dan heeft het desbetreffende bedrijf een probleem en kan strafrechtelijk of civielrechtelijk optreden volgen. Op die manier gaat de fiscus ook met aangiftes om; het begint met vertrouwen en het eindigt met handhaving als dat vertrouwen geschonden wordt.

De heer **Samsom** (PvdA): U beweert toch niet dat de Otapan tussen de 3000 andere beschikkingen is gevallen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee, daar kom ik nu op. U hebt gevraagd naar de formele procedure. Wij zijn formeel niet verantwoordelijk voor hetgeen is ingevuld door de eigenaar. Tussen alle formulieren bevinden zich natuurlijk wel gevoelige dossiers. Op dit dossier is veel meer gebeurd en is het de vraag of meer had kunnen worden gedaan. Ik zal daar nu op ingaan. Bij de mededeling dat er 1000 kilo asbest in het schip zat, is aan de eigenaar van de Otapan kenbaar gemaakt dat dat gewicht naar onze mening te laag was. Wij geven nooit een schatting omdat wij daarmee verantwoordelijkheden op ons nemen waar wij later geweldig veel last kunnen krijgen. Als later in de privaatrechtelijke sfeer tussen partijen onze schatting wordt betrokken, dan krijgen wij de rekening voor een eventueel verschil. Wij hebben dan ook slechts aangegeven dat een te laag gewicht was opgegeven.

De eigenaar heeft vervolgens zijn opgave gemotiveerd, met analyses en verwijzingen naar de kapitein van het schip. Hij hield vast aan het gewicht van 1000 kilo. Op dat moment hadden wij moeten doorvragen. Wij hadden moeten persisteren op basis van de vele gegevens waarover wij beschikten, waaronder het rapport waarnaar de heer Samsom verwees. Wij hebben dat niet gedaan, niet omdat wij op welke manier dan ook wilden sjoemelen, maar omdat wij het punt niet zo belangrijk achtten. De kwaliteit van de werf en het slopen van het schip waren veel belangrijker. Hoewel wij in formele zin geen verantwoordelijkheid dragen ervoor, hadden wij moreel gezien moeten aandringen op de correcte invulling van de formulieren. Wij vonden het punt echter niet zo belangrijk in het licht van de kwaliteit van de

Van Geel

werf. Dat heb ik verwoord in dat cryptische zinnetje. Ik heb daarmee de Kamer ook geïnformeerd.

Toen vanuit de media vragen werden gesteld over het gewicht, hebben wij natuurlijk gekeken naar het rapport dat opgesteld is door dat bureau. Daarin zijn weliswaar geen kilogrammen genoemd, maar daaruit is wel op te maken dat er aanzienlijk meer dan 1000 kilo asbest in het schip moet zitten. Ik heb dat betreurd, ook in de richting van de Turkse regering. Het betreft immers het kader waarbinnen dit tamelijk grote drama is ontstaan. Datgene wat ogenschijnlijk niet belangrijk was – der Teufel steckt im Detail, zei Freud al – blijkt nu een reëel probleem te creëren. Dat kan een inschattingsfout worden genoemd. Dat mag. In alle eerlijkheid denk ik ook dat dat zo is, maar het is niet bewust gebeurd. Het is gebeurd omdat de aandacht volledig was gefocust op de kwaliteit van de werf en op de vraag of dat allemaal goed kon worden geregeld. Ik kom dadelijk te spreken over wat wij op dat vlak allemaal hebben gedaan.

De vraag is gesteld of ik het wist en of ik er persoonlijk bij betrokken ben. Het antwoord op die vraag is nee. Dat is echter niet relevant, want het is helder dat ik politiek verantwoordelijk ben. Ik heb mij nergens achter verscholen, ook niet in brieven. Ik ben gewoon verantwoordelijk voor dat dossier, maar niet in de zin dat ik persoonlijk over die informatie beschikte of die kon of moest wegen.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat punt is inderdaad opgehelderd. Ik heb nog twee andere vragen. Ten eerste vraag ik mij af of de staatssecretaris achteraf erkent en betreurt dat hij in reactie op vragen van mijn fractie en van die van de SP dit verhaal niet heeft verteld. Hij heeft toen iets anders gezegd. Hij zei toen: toen ik hoorde dat er meer in zat, zijn wij nieuw onderzoek gaan doen waaruit is gebleken dat er wat meer in zit. Het werkelijke verhaal is: toen wij hoorden dat er meer in zat, zijn wij in de archieven gedoken en bleek dat wij al heel lang wisten dat er meer in zat. Dat is een significant ander antwoord. De staatssecretaris hoeft zich mijn perceptie niet toe te eigenen, maar ik voel mij hierdoor op het verkeerde been gezet. Ik neem aan dat dit ook voor collega's geldt.

Ten tweede zegt de staatssecretaris nu dat het niet uitmaakt of het 1000 of 54.000 kilo betreft, omdat het gaat om de verwerking ervan. Iedereen die ook maar een beetje verstand heeft van zeeschepen, weet toch dat een zeeschip met 1000 kilo asbest een asbestvrij schip is? Dan liggen er nog twee platen in de machinekamer. Een schip met 54.000 kilo afval is een schip waarin achter elke wand, onder elke vloer en in elke kabelgoot asbest zit. Dat is een totaal ander schip dat een totaal andere verwerkingsoperatie vereist. Ik snap niet hoe de staatssecretaris zo lichtvaardig over die verschillen heen kan stappen. Hij heeft inmiddels al gemerkt dat andere landen dat ook niet doen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Wat de eerste vraag van de heer Samsom betreft, heb ik naar mijn beste weten concreet geantwoord op de vraag hoeveel asbest er in het schip zat. Ik heb toen gezegd dat ik dit nog concreet heb gevraagd aan het bureau dat de inventarisatie heeft gedaan. Ik wijs erop dat uit die inventarisatie niet kan worden opgemaakt om hoeveel kilo het ging. Ik heb gevraagd of er informatie was over het aantal kilo's, omdat de discussie zich niet toespitste op het aantal

vierkante meter vloeren, maar op het aantal kilo's. Ik heb gevraagd of er een indicatie kon worden gegeven van het aantal kilo's of het gewicht dat aan de orde is – de exacte formulering weet ik niet – omdat de maatvoering in kilo's en tonnen relevant was geworden. Ik heb net al gezegd dat wij dit beter hadden kunnen doen. Als wij dat rapport zorgvuldig hadden bestudeerd en zelf een goede inschatting hadden gemaakt, waren wij ook een eind gekomen. Dat geef ik ook toe. Ik heb in de brief toegegeven dat dit scherper had gekund. Ik kan er niet meer van maken, want dan wordt het een herhaling van zetten. Zo is het gelopen. Het is een inschattingsfout, die wij ook betreuren. De informatie was bij VROM beschikbaar in de vorm van dat rapport. Er was kennis, maar wij hadden moeten persisteren bij de eigenaar om de juiste informatie op te geven.

Formeel had dat allemaal niet hoeven, want wij hadden ook kunnen zeggen: het is onze verantwoordelijkheid niet, het bedrijf vult het maar in en als er ooit problemen komen, bent u verantwoordelijk. Wij hebben die rol juist vervuld omdat wij ons moreel verantwoordelijkheid achtten. Wij hadden harder moeten doorzetten, moeten persisteren. Wij hadden tegen de eigenaar moeten zeggen: wij weten gewoon dat er meer in zit, u moet zich er echt in verdiepen. Wij hebben dat ook gezegd, maar wij hadden daarbij moeten persisteren. Ik heb mij niet achter de formele zin willen verschuilen, want dit hele dossier komt erop neer dat ik mij, omdat de eigenaren verantwoordelijk zijn, formeel nergens druk over zou hoeven te maken. Ik voel mij verantwoordelijk voor het netjes afwerken van de procedure. Op tal van punten zijn wij niet formeel verantwoordelijk, maar willen wij wel helpen om het probleem op te lossen. Dat is het enige antwoord op deze vraag. Ik kan en wil er ook geen andere argumenten bij verzinnen, omdat er geen andere zijn. Wij hebben gedacht dat het punt van de kilo's niet interessant was. Wij hebben ernaar gevraagd. Toen kregen wij een reactie van een kapitein die zei dat het wel interessant was. Toen zijn wij ons gaan richten op de capaciteit. Dat is het verhaal; niet meer en niet minder.

De heer **Samsom** (PvdA): De antwoorden zijn zo lang dat ik bijna geen vraag meer durf te stellen. In antwoord op de eerste Kamervraag hebt u een heel verhaal gehouden. Daarin hebt u niet verteld dat er al een rapport was in 2001. Dat erkent u nu wel ruiterlijk.

Staatssecretaris **Van Geel**: Is die vraag dan ...

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, de vraag is relevant. Waarom hebt u dat toen niet aan ons verteld? Omdat u het toen nog steeds niet wist? Of wist u het toen wel, maar vond u het niet relevant om aan ons te melden? Ik weet niet wat erger is. Wij vragen om informatie en krijgen maar de helft. Daarvoor wil ik graag een verklaring.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik bestrijd dat u de helft hebt gekregen. Ik heb gewoon concreet op de vraag geantwoord. De vraag was hoeveel kilo er in het schip zat. Ik heb geantwoord dat ik dat heb laten uitrekenen door het bureau. Dat heb ik de Kamer onverwijld meegedeeld. Ik heb correcte informatie verstrekt. Als de Kamer had gevraagd "wist u daarvan?", dan was het antwoord "ja" geweest. Wij kenden dat rapport en hadden het ook. Ik

Van Geel

had dat eerlijk gezegd. Wij kunnen daar echter eeuwig over discussiëren. Als u het zo hebt geïnterpreteerd, dan betreur ik dat. Het was namelijk niet de intentie. De intentie was om de vraag correct te beantwoorden. Toen de discussie gaande was, heb ik ook onverwijd gevraagd of wij konden achterhalen hoeveel kilo er dan in zat. Dat heb ik juist gevraagd omdat ik het ook wilde weten.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dit is een discussie over de vragen die ik heb gesteld. Ik moet toch concluderen dat u mij hebt proberen te melden dat u er eind augustus – dus nu – achter bent gekomen wat erin zat. Het rapport waaraan u refereerde, is helemaal niet van nu; dat zijn gegevens die u al in 2002 bekend waren.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ja.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb de indruk dat u de Kamer een ander verhaal hebt willen vertellen, maar dat u nu erkent dat de informatie waarvan u deed alsof het nieuw was, helemaal niet nieuw was. Daarmee bent u akkoord?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee. In de brief staat dat wij de kennis die bij de VROM-inspectie aanwezig was, in het hoofd en in dossiers, beter hadden moeten benutten. Dat slaat op het feit dat wij het rapport beter hadden kunnen benutten om de druk op te voeren zodat de eigenaar het formulier correct zou invullen. Dat is de formele positie en dat heb ik erkend. Ik verschuil mij niet achter het formele punt dat ik er niets mee te maken heb, omdat de eigenaar dat zelf moet weten. De heer Samsom heeft terecht gezegd dat wij op dit dossier meer verantwoordelijkheid hebben genomen. Het gaat dan niet om verantwoordelijkheid in formele zin, maar om morele verantwoordelijkheid. Dat is soms lastig, maar op deze verzuiming zal ik straks nog wel terugkomen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik zou de staatssecretaris graag een aantal jaren mee terug nemen. Hij begint bij het moment dat de exportvergunning werd aangevraagd. Ik zou graag willen beginnen bij de beschikking van de strafrechter in Amsterdam die het eigendom van het schip in handen van de overheid legt. Dan zit er ergens een gat en plotseling is Basilisk, een bedrijf waarvan naderhand bleek dat het fraude had gepleegd, eigenaar geworden. Hoe heeft het kunnen gebeuren dat een asbestschip dat in eigendom van de overheid was, plotseling in eigendom terecht is gekomen van dit bedrijf dat fraude heeft gepleegd? Heeft de staatssecretaris daar met de kennis van achteraf spijt van en gaat hij dat bedrijf nu aanpakken?

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat zijn twee ongelijksoortige vragen. Natuurlijk hebben wij ons over de eigendomsverhoudingen gebogen. Ik kom straks terug op wat wij nog meer hebben onderzocht. Het betrof een complexe situatie. Wij hebben daartoe juridisch advies ingewonnen. Ik durf het woord "landsadvocaat" niet te noemen, want dan krijgen wij weer discussies over andere onderwerpen. Wij hebben door juristen die er verstand van hebben, goed laten bekijken hoe deze complexe juridische situatie in elkaar zit. Naar mijn beste weten op dit moment – er kunnen altijd nieuwe juridische feiten naar voren komen – is Basilisk naar internationaal en Nederlands recht de eigenaar van dit schip. Ik kan wat

tipjes van sluiers oplichten, maar het is complex. Een belangrijke kern van de zaak is dat er beslag is gelegd op het schip, dat van een failliet bedrijf was. In een faillissement gaat de hypotheeknemer vóór bij de verdeling van eigendom. In dit geval ging de hypotheekbank boven de Staat der Nederlanden. De bank heeft het schip vervolgens overgedragen aan Basilisk. Dat is een complexe juridische situatie. Naar mijn beste weten is de conclusie dat Basilisk op dit moment terecht eigenaar van het schip is.

Vervolgens is er een overeenkomst gesloten tussen de Mexicaanse eigenaar en de Turkse werf en is het schip in internationale wateren overgedragen aan de Turkse werf. In antwoord op de vraag van mevrouw Spies zeg ik er gelijk bij dat wij die overeenkomst kennen. Ik zal niet ontkennen dat ik een stevige discussie met mijn collega heb gehad. In onze stellige overtuiging, gebaseerd op deze analyses, is de Turkse werf nu eigenaar van het schip. Ik heb het niet over vlaggen en dergelijke, maar er is een Turkse eigenaar die het schip conform het contract in territoriale wateren op open zee heeft gekocht.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Wij moeten die twee zaken splitsen. Naast de vraag wie nu eigenaar is, moet duidelijk worden wie er valsheid in geschrifte heeft gepleegd en wie die 1000 kilo heeft opgegeven. U vertelt nu in een ingewikkeld verhaal dat dit Basilisk is. In juli 2006 stond in een jubelend persbericht van het ministerie dat er een oplossing was gevonden, namelijk dat het schip naar Turkije zou gaan. In dat persbericht stond ook dat Domeinen, dus de Nederlandse Staat, mede-eigenaar is van het schip. Nu zegt u dat Basilisk, een buitenlands bedrijf, 100% eigenaar is. Het wordt nu zo onduidelijk, dat ik u verzoek om op schrift te zetten hoe die eigendomsconstructie in elkaar zit.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat wil ik graag doen. Het is een complexe constructie. Naar mijn beste weten, op grond van alle informatie die ik heb ontvangen, is het naar Nederlands en internationaal recht terecht om Basilisk als eigenaar aan te merken. Vanuit dat vertrekpunt is de hele operatie uitgevoerd. Naar ons beste weten is de Turkse werf nu eigenaar.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Dat één bedrijf 100% eigenaar is, is nieuwe informatie. U hebt de Kamer eerst iets anders gemeld. Als dat bedrijf valsheid in geschrifte heeft gepleegd waardoor feitelijk een vertrouwensbreuk is ontstaan tussen de Nederlandse en de Turkse regering, kunt u dat toch niet laten lopen? U gaat het bedrijf toch wel juridisch aanpakken, ten minste op grond van valsheid in geschrifte en fraude?

Staatssecretaris **Van Geel**: Net als bij alle EVOA-beschikkingen, zijn er bepalingen met betrekking tot overtredingen die zullen worden toegepast waar dat nodig en mogelijk is. Bij controle is gebleken dat de opgave in de beschikking niet correct was. Daarvoor is alleen de eigenaar verantwoordelijk. Ik heb alleen de morele verantwoordelijkheid genomen door te stellen dat wij hadden moeten insisteren op een betere inventarisatie. Dat is een verbeterpunt. Ik betreur het zeer dat deze gang van zaken zulke grote consequenties heeft. Die consequenties zijn heel simpel: volgens al het recht dat er is rond de Conventie van Basel, heeft Turkije formeel volkomen gelijk dat het dit schip niet toelaat. Ik heb de

Van Geel

Turkse minister gezegd dat ik dit respecteer en dat ik betreure hoe een en ander is gelopen. Ik heb wel aangedrongen op het zoeken naar een praktische oplossing. Met het voorstel om een inventarisatie te maken, het schip te laten slopen door een team specialisten uit Nederland en het asbest terug te nemen, heb ik alle mogelijke argumenten om het schip niet te ontvangen voor Turkije weggenomen. Ik vind dat een genereus voorstel.

Het gesprek met de Turkse minister is flink geweest omdat hij zich heel strak op het formele punt rond de 1000 kilo stelde. Hij heeft dat onder andere gedaan omdat in de publieke opinie de stelling dat die troep het land niet in moet, de overhand heeft. Er zijn ook een aantal andere milieuproblemen geweest in Turkije, die overigens niets met asbest te maken hadden. Daardoor is de sfeer nu: dat willen wij niet, het toerisme is het belangrijkste. Dat staat overigens wat op gespannen voet met de wens om te slopen en moderne werven in te richten om dat te kunnen doen, maar daar moet men in Turkije maar verder over discussiëren. Als gevolg van de ontstane sfeer, werden alle concrete voorstellen afgewezen.

Ik ben nog steeds van mening dat er nu een Turkse eigenaar is. De Turkse minister heeft dat ontkend. Ik heb in het gesprek met hem ook gesteld dat het gebruikelijk is, zelfs op grond van de Conventie van Basel, dat er in het geval van problemen wordt overlegd over het oplossen ervan. Ik heb aangegeven dat wij in het verleden incidenten hebben meegemaakt ten aanzien van bijvoorbeeld schroot uit Turkije, die wij hier netjes hebben opgelost. Deze gevallen zijn strikt juridisch niet vergelijkbaar, maar wij hebben deze geïmporteerde problemen niet afgewenteld maar opgelost. Ik heb gezegd dat ik dit naar buiten zou brengen wanneer het nodig zou zijn. Ik heb dat overigens niet gedaan. Maar ik heb wel gezegd het een aardige inkleuring te vinden van de situatie. Daarmee heb ik een indirect beroep op de Turkse minister gedaan om in dit geval mee te werken. Dat heb ik inderdaad fors neergezet.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Om de reconstructie goed te kunnen begrijpen, wil ik nog even terug naar de vraag of het om een ton of vijftig ton asbest gaat. Het glipt er kennelijk makkelijk tussendoor om welke hoeveelheid het gaat. Het ministerie zowel als de staatssecretaris zelf was er toch van op de hoogte welk een asbestbom dit schip is. Duizend kilo past helemaal niet in dat beeld. Het was toch bekend dat het schip een majeur probleem vormt? In scheepvaartkringen vormt een ton asbest helemaal geen groot probleem. Hoe kon de staatssecretaris wegen dat deze werf betrouwbaar was en het ontmantelen van dit schip goed kon uitvoeren? Hij zegt dat het gewicht eigenlijk niet belangrijk was, omdat het een goede werf is. Voor het ene type schip moet je toch een ander soort werf hebben dan voor het andere type schip?

Staatssecretaris **Van Geel**: Op deze laatste vraag zal ik terugkomen onder het kopje van de situatie ten aanzien van de werf. Het eerste punt is naar mijn mening, en met alle respect, een herhaling van zetten. Ik heb aangegeven dat wij met de kennis waarover wij bij VROM beschikken, hadden moeten persisteren dat er veel meer asbest in het schip aanwezig is. Dat wisten wij. Dat heb ik niet ontkend. Dit is een herhaling van zetten. Wij hadden het

moeten aanpassen. Gelet op waarom het werkelijk ging, een schone werf die de verwijdering goed kon verrichten, hebben wij de hoeveelheid niet zo belangrijk geacht.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ik wil nog één vraag stellen om de reconstructie goed te kunnen maken. De ambtenaar wist dus dat de aanvraag niet goed was ingevuld en dat het om meer asbest ging, maar dacht op dat moment "laat maar lopen"? Is dat wat de staatssecretaris eigenlijk zegt?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik had hiervan geen persoonlijke kennis maar onder mijn politieke verantwoordelijkheid is wel de inschatting gemaakt dat de hoeveelheid een minder belangrijk element zou zijn in het verdere proces. Wij hoeven er niet over te discussiëren dat het volledig anders is uitpakkt. Daarom herhaal ik dat wij beter hadden kunnen omgaan met de kennis die wij hadden dat er veel meer asbest in het schip zit. Ik ontken dat niet. Ook de werf die het schip heeft gekocht, wist dit. Ik betreure de gang van zaken zeer.

De heer **Samsom** (PvdA): Op mijn vraag daarover heeft de staatssecretaris geschetst wat is voorgevallen in het gesprek met de Turkse minister. Eerlijk gezegd had ik verwacht dat de staatssecretaris zou hebben gezegd dat de heer Pepe een heel dikke duim heeft en dat hij dergelijke dingen nooit zou doen, maar in feite bevestigt hij de lezing in iets vriendelijker bewoordingen. Volgens de lezing van de heer Pepe heeft de staatssecretaris gezegd aan de pers bekend te zullen maken dat Turkije in de jaren tachtig twee vrachtwagens naar Nederland heeft gezonden en dat hij voor schut zal staan. Uitroepteken. Nu de staatssecretaris deze lezing niet ontkent, stel ik hem graag een tweetal vragen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat is niet juist. Ik heb stevig aangezet dat wij soortgelijke oplossingen wel kiezen. Ik heb mij het recht voorbehouden om dat ook elders te zeggen. Het was een stevig gesprek. Dan mag dat. Ik heb het naar buiten toe trouwens niet aangevoerd.

De heer **Samsom** (PvdA): Dat heeft de heer Pepe voor u gedaan.

Staatssecretaris **Van Geel**: Daarmee heeft het echter wel een zekere kleuring gekregen.

De heer **Samsom** (PvdA): Heeft de staatssecretaris dan wel gezegd dat hij er een staatskwestie van zou maken? Daarnaast heb ik hem eerder niet gevraagd, omdat ik aannam dat dit toch niet waar kan zijn. Misschien is het niet eens een onelegante oplossing. Ook de heer De Krom heeft hierover een vraag gesteld. Gaat de staatssecretaris dit ook doen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee, natuurlijk niet. Ik heb dat niet gezegd.

De **voorzitter**: De staatssecretaris vervolgt zijn betoog.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ontken niet dat het een stevig gesprek is geweest, maar het is anders verlopen. Ik respecteer het feit dat Turkije in zijn recht staat. Dat stel ik niet ter discussie. Daarover mag geen enkel misverstand bestaan. Turkije mag het schip weigeren en

Van Geel

terugsturen. Ik begrijp echter niet de argumentatie die Turkije aanvoert om een praktische oplossing tegen te houden. Die argumentatie kan alleen maar geplaatst worden tegen de achtergrond die de heer Duyvendak schetst, het gevoel in Turkije over een aantal dossiers. Ik zal niet ingaan op smeelige details, maar ik wil wel de sfeer van de gesprekken aangeven. De Turkse minister had geen millimeter ruimte meer, ook gelet op het verleden, om nog te bewegen. Dat zou in zijn ogen een afgang geweest, dus hij had er geen ruimte voor. Praktische oplossingen zijn dan niet mogelijk. Ik respecteer iedere andere bestuurscultuur, maar in onze bestuurscultuur zijn wij dan toch gericht op oplossingen. Dat was hier politiek niet mogelijk. Ik heb dat zeer betreurd, maar ik heb mij daar verder als een heer gedragen.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): De staatssecretaris haalt mij steeds met heel veel instemming aan.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als het mij uitkomt!

De heer **Duyvendak** (GroenLinks): Ja precies! Ik heb echter gezegd dat wij het aan onszelf te danken hebben. Ik wijt de situatie niet aan een typisch Turkse bestuurscultuur of iets dergelijks, maar aan decennialang gedrag van het Westen ten opzichte van de Derde Wereld en armere landen, de manier waarop wij onze problemen op hen hebben afgewenteld. Wij hebben het wel aan onszelf te danken.

Staatssecretaris **Van Geel**: Daarom ben ik ook begonnen met de schets van een korte context. Ik snap dat. In de toekomst zullen milieuproblemen door de mondialisering alleen nog maar meer worden afgewenteld. De heer Duyvendak heeft het woord "cynisch" gebruikt. Het is heel wrang dat juist om een goed voorbeeld te geven, het eerst moet mislopen. Ik zal hier de stelling dat het niet is misgelopen, niet verdedigen. Het is gewoon misgelopen. Een ogenschijnlijk detail is een wezenlijk punt geworden. Daaraan hadden wij iets meer aandacht moeten besteden. Ik heb dat nu een aantal keren helder gezegd.

De kwaliteit van de werf heeft een belangrijke rol gespeeld. Wij hebben daarop gefocust. Ik zal aangeven hoe wij dat hebben gedaan. Er moet natuurlijk worden voldaan aan een aantal formele vereisten, bijvoorbeeld het Verdrag van Bazel. Dat is ook het geval. De heer Samsom noemt een aantal opties, zoals dokken, maar die zijn volgens het Verdrag van Bazel niet vereist. Ik kom daarop terug.

Wij hebben een plan van aanpak dat de werf heeft gemaakt voor de aanpak van het asbest in schepen beoordeeld. Dat plan was verantwoord. Wij hebben nagegaan of de werf was gecertificeerd voor asbestverwijdering. Dat was het geval. De standaards voor het verwijderen van asbest zijn niet anders dan die in Nederland. De medewerkers zijn gecertificeerd. Wij hebben bekeken of de protocollen van de Turkse organisatie van shipbreakers passen bij wat wij willen. En, nu komt het, de vraag is of de formele vereisten ook worden toegepast.

Een vertegenwoordiger van de ambassade heeft de situatie op de werf bekeken. Vervolgens hebben wij afgesproken dat wij, zonder in een formele toezichtrelatie te komen omdat wij moeilijk daar kunnen gaan handha-

ven, het proces met deskundigen zouden volgen als het schip er eenmaal zou zijn. Zo nodig zouden wij op een goede, slimme en verantwoorde manier ingrijpen. Wij hebben ook aan Greenpeace voorgesteld om dat samen te doen. Wij zouden alert zijn op wat er tijdens het sloopproces gebeurde en eventueel met oplossingen komen. Greenpeace is een dag later overigens niet op het voorstel ingegaan.

De werf wordt op de website van de Conventie van Bazel positief beoordeeld. Greenpeace vindt de werf lang niet ideaal, maar wel aanmerkelijk verbeterd. Mevrouw Van Tongeren zei toen de onderhavige problematiek nog niet was ontstaan, dat er een hoop vorderingen waren geweest. Een ervan was dat er in Turkije tegenwoordig veel beter wordt gesloopt. De Verenigde Naties zijn daar gaan inspecteren, onder andere naar aanleiding van berichten van ons. De situatie daar is aanzienlijk verbeterd. Wij vinden nu dat daar goed met schepen wordt omgegaan. Er worden goede afspraken gemaakt. De Nederlandse overheid kan erop toezien dat er goed gesloopt wordt. Wij hebben zachte informatie van Greenpeace, een letterlijk citaat van het Radio 1 journaal op 27 juli van dit jaar. Aan de hand daarvan plus veel andere informatie hebben wij vastgesteld dat de situatie er nog lang niet ideaal is. Dat er nog geen sprake was van een ideale situatie, hoeft u mij echt niet uit te leggen, maar de verbeteringen waren aanzienlijk. Dat werd in brede zin, ook door Greenpeace, erkend. Daardoor was in onze ogen de conclusie dat het schip op verantwoorde wijze kon worden gesloopt, terecht. Er waren extra inspanningen gepleegd. Wij hebben verschillende mensen naar het schip laten kijken en Greenpeace erbij betrokken. Het proces van slopen zou dus transparant zijn. Ik meen dan ook dat wij terecht de conclusie hebben getrokken dat wij een goede focus hadden op de manier waarop de sloop zou geschieden. Er is alle mogelijke moeite gedaan om tot waarborgen te komen, zodat de sloop op een goede manier zou gebeuren. Aan dat aspect hebben wij volgens mijn vertaling veel meer aandacht besteed dan aan het aantal kilo's. Ik meen dit oprecht en ik vind dat hier voldoende is aangetoond op welke manier wij hebben geprobeerd alles te organiseren.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Voorzitter. De staatssecretaris heeft inderdaad een lang traject gevolgd, maar was het niet slimmer geweest als hij met de minister in Turkije van tevoren had gesproken en hem had gevraagd wat hij van de sloop vond? Als de staatssecretaris dat had gedaan, was hij niet in dit debacle terechtgekomen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als het formulier goed was ingevuld, was er geen probleem geweest. Er is dan ook nooit de behoefte geweest om met de Turkse minister te spreken. Wij gingen er namelijk van uit dat er geen probleem zou zijn.

Waarom is er nooit een belletje gaan rinkelen? Wij hebben nooit het idee gehad en ons is op basis van de informatie niet duidelijk geworden dat de werf niet de benodigde capaciteit voor de sloop zou hebben. In het gesprek met de minister is bevestigd dat op die werf schepen zijn gesloopt met 30.000 kilo asbest aan boord. U kunt wel zeggen dat 50.000 kilo meer is, maar op die werf zijn schepen met grote hoeveelheden asbest gesloopt. Daarom is nooit het belletje gaan rinkelen: dat

Van Geel

kunnen zij niet. Daarom is hierover verder geen contact geweest. Het zou namelijk niet om iets moeilijks gaan. Er was sprake van een normale procedure waarbij in onze ogen niets aan de hand was, totdat dit betreuenswaardige incident zich voordeed.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Ik vind dat een rare opmerking. Wij hebben in Amsterdam bijna vijf jaar met dat schip gezeuld en dan gaat u zeggen: er was geen vuiltje aan de lucht. U had blijkbaar met alle betrokkenen een goed gesprek. Echter, niet met de mensen van het land waar het schip naar toe zou gaan. Die mensen hadden een zeer goede kennis van de situatie. Als u hun vragen had gesteld over de werf, zouden zij waarschijnlijk meteen hebben gezegd welke hoeveelheid asbest gesloopt kon worden. Durfde u dat gesprek van tevoren niet aan? Dacht u: ik word afgewezen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Wij volgden de normale procedures, omdat wij niets te verbergen hadden. Wij hebben gewerkt op de manier die normaal is in de internationale verhoudingen. Er is gezegd dat er eerder wantrouwen had moeten zijn, omdat er sprake was van een bijzonder geval. Ik wijs er dan op dat wij keurig de geldende procedures hebben gevolgd. Aan de minister heb ik gevraagd of er voor het aantal te slopen kilo's asbest een grens zou zijn. Op die vraag heeft hij geen antwoord gegeven. In dit geval lag de grens bij 1000 kilo en geen gram meer. Dat was duidelijk, maar dat kwam door de foute opgave. In generieke zin is echter niet aangegeven wat de grens was. Met andere woorden: er waren geen redenen om te veronderstellen dat er iets bijzonders aan de hand was.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Maar u wist van tevoren niet dat er een grens gold, terwijl de mensen van VROM wel wisten dat een grens zou worden overschreden. Bent u dan niet een klein beetje dom geweest? Had u toch niet de minister van Buitenlandse Zaken erbij moeten halen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nee, ik herhaal wat ik heb gezegd: er is een normale procedure gevolgd en daarbij is gewerkt volgens de internationale spelregels. Nogmaals, bij ons was er geen grens bekend. Ik heb ook expliciet aan de minister gevraagd: geldt er voor u een grens? Nee, er is geen absolute grens. Hij zei heel simpel: 1000 kilo en geen gram meer, want u heeft een foute beschikking. Toen heb ik gevraagd of het mogelijk was om een correctie aan te brengen en het bedrag te veranderen in 54.000 kilo. Daarop zei hij: nee, dan komt het schip ook niet binnen. Dat was volstrekt helder. Nogmaals, mij is niet gezegd welke grens gold en wat nog wel en wat nog niet kon. Dat is in het gesprek niet duidelijk geworden.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik kan de fouten niet groter maken dan ze volgens de minister zijn. Inmiddels zijn wij aan de grens van de omvang van de fouten beland. Echter, de staatssecretaris snap ik absoluut niet, vooral niet omdat hij er weer omstandig blijk van geeft te weten hoe de procedure is. Hij kent de Baselconventie. De staatssecretaris zegt dat er helemaal geen grens is voor het aantal kilo's asbest, maar die is er wel en die wordt aangegeven in de Baselconventie. Die bepaalt dat

het exporterende land verantwoordelijk is voor de juiste informatie.

Staatssecretaris **Van Geel**: Nou ja, verantwoordelijk.

De heer **Samsom** (PvdA): Ja, ja. De artikelen 1 t/m 17 – u kent ze misschien beter dan ik – heeft u zelf in de Baselconventie doen opnemen. Nederland was daarmee het beste jongetje van de klas. Het exporterende land zal zorgdragen voor de juiste inventaris en de juiste opgave. Even los van de hele EVOA-beschikking is dat de grens: spreekt u de waarheid of niet? Die grens heeft u gewoon overschreden, willens en wetens. U dacht dat het niet belangrijk was, maar met uw kennis van de internationale verdragen in het achterhoofd had u moeten weten dat het wel belangrijk was. U heeft al toegegeven hoe groot die fout is, maar hij is ook volstrekt onbegrijpelijk.

Staatssecretaris **Van Geel**: Met respect, maar dit is nu de vierde keer dat ik aangeef hoe het is gelopen en waar de verantwoordelijkheden liggen. Wij zijn niet verantwoordelijk voor de invulling van het formulier; dat is degene die het formulier heeft ingevuld. Ik neem er geen formele verantwoordelijkheid voor. Dat is niet aan de orde. Daarom beantwoord ik het tweede gedeelte van uw vraag ontkennend. Het eerste heb ik al vier keer gezegd. Ik ben ook niet meer van plan dat te herhalen.

De **voorzitter**: Dat is de voorzitter geheel met u eens!

Staatssecretaris **Van Geel**: U wilt mij in de schoenen schuiven dat wij verantwoordelijk zijn voor de foute opgave door het bedrijf. Er is maar één verantwoorde-lijke en dat is de eigenaar. Ik weet dat de vergelijking gevaarlijk is, maar laat ik de EVOA-structuur vergelijken met de belasting. Degene die de belastingopgave beoordeelt, is niet verantwoordelijk voor uw foute opgave, maar dat bent u. In dit geval is de eigenaar verantwoordelijk voor de verkeerde opgave. Ik laat mij niet in de hoek dringen dat wij daarvoor verantwoordelijk zijn. Als er iets mis mee is, dan is Nederland verantwoorde-lijk voor het terugnemen van het schip. Dat is echter iets anders dan de verantwoordelijkheid die u mij in de schoenen wilt schuiven voor het invullen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik bedoel niet de verantwoorde-lijkheid voor het invullen van de EVOA, maar de conventie van Basel, die iets regelt tussen landen. U had bij het invullen van het EVOA-formulier moeten bedenken dat het uiteindelijk de crux zou worden. Niet de hoeveelheid, maar het feit dat het verkeerd is, geeft in het kader van de conventie van Basel aanleiding voor de ontvangende staat om de boel te weigeren. Dat had u vanaf minuut één kunnen beseffen, zeker nu inmiddels duidelijk is dat niet u persoonlijk, maar uw ambtenaren wisten dat die 1000 kilo van geen kant klopte. U had moeten bedenken dat u later tegen de lamp zou lopen in het kader van de conventie van Basel.

Staatssecretaris **Van Geel**: Als u het zo bedoelt, is het een verlengstuk van een eenmaal gemaakte fout. Wij hebben het gevraagd en wij hebben erop gewezen. Dan is de consequentie dat het had kunnen gebeuren. Het is gebeurd en dat geef ik toe. Dat is de wet van Murphy. Het is de consequentie van een fout die vervolgens weer ernstige consequenties heeft en dat betreurt ik.

Van Geel

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil nog even terug naar uw opmerking over hetgeen de minister in Turkije zei. U vroeg hem: als het meer was geweest en de feitelijke informatie wel correct was geweest, 54.000 kilo, had u de vergunning dan wel verstrekt? Hij zei toen "nee". Op basis waarvan had hij die vergunning dan geweigerd of kunnen weigeren? Met andere woorden, het komt mij toch voor dat het aantal kilo's, de hoeveelheid, uiteindelijk niet van belang was.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het argument was toen dat er een gebrek aan capaciteit was op het werfcomplex. Er is een gezamenlijke faciliteit voor asbest en een gebrek aan capaciteit. Dat heb ik in mijn ogen materieel en inhoudelijk weggenomen door voor te stellen om het schip door een Nederlands team daar te laten slopen en het asbest weg te nemen, zodat er geen reden was om te spreken over een gebrek aan capaciteit. De minister heeft dat echter alsnog geweigerd. Dat is de feitelijke situatie.

De heer **De Krom** (VVD): Het is van belang om dat te markeren. De informatie die uit Nederland beschikbaar kwam, was onjuist. Maar zelfs als die juist was geweest, was dat juridisch gezien op zichzelf geen reden geweest om die vergunning te weigeren, want er lag een heel andere reden aan ten grondslag. Dat is de boodschap.

Staatssecretaris **Van Geel**: Het land mag uiteindelijk weigeren. Ik vind het niet logisch, zoals ik net heb aangegeven. Als je aanvoert dat ook bij 54.000 kilo het antwoord "nee" was geweest, dan zie ik geen juridische, inhoudelijke of rationele argumentatie, zeker niet als ik zoveel hulp aanbied dat het argument van gebrek aan capaciteit niet meer relevant is. Ik zoek ook naar redenen en motieven waarom er alsnog "nee" is gezegd. Ik heb niets mogen vernemen in de zin van feiten of argumentatie, maar hij heeft wel het recht om dat te doen. Hij kan verwijzen naar Basel en zeggen dat het er niet in komt. Ik kan wel denken dat ik feitelijk mijn gelijk haal omdat ik goede rationale argumenten heb, maar hij heeft formeel het recht om op grond van de gemaakte fout te zeggen: het komt hier niet binnen, of het nu 54.000 of 1000 kilo is.

De heer **De Krom** (VVD): Ook als de fout niet zou zijn gemaakt, zou hij het hebben tegengehouden.

Staatssecretaris **Van Geel**: Op basis van het gesprek is dat een terechte constatering.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik merk dat het debat gaandeweg steeds technischer en juridischer wordt. De staatssecretaris blijft herhalen dat Basilisk eigenaar en dus verantwoordelijk is. Ik heb een persbericht van de staatssecretaris van 25 juli 2006 teruggevonden. Daarin meldde hij dat na een rechterlijke uitspraak in 2005 de Dienst Domeinen mede-eigenaar was geworden. Klaarblijkelijk is toen de constructie gekozen dat, hoewel de Staat mede-eigenaar was, de verantwoordelijkheid voor het aanvragen van de vergunningen en het aangeven van de hoeveelheid asbest in handen van de particuliere mede-eigenaar werd gelegd. Hoe heeft die constructie kunnen ontstaan? De staatssecretaris heeft gezegd dat hij de eigendoms kwestie op schrift zal overhandigen, maar in de tussentijd gaat het debat door en blijft de onduidelijkheid bestaan. Hoe heeft deze

verantwoordelijkheid in handen kunnen komen van een bedrijf dat de opvolger was van een failliet bedrijf dat het absoluut niet nauw nam met milieuvorschriften?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik heb al gezegd dat alle beschikbare informatie naar de Kamer zal gaan. Op grond van adviezen en een zeer nauwkeurige juridische beoordeling van de situatie, waarin Domeinen beslag heeft gelegd op dit schip, is voorzover wij nu weten Basilisk terecht eigenaar van het schip. Ik moet altijd een voorbehoud maken voor het geval er elders nog andere juridische regels gelden. Het eigendom van Basilisk is vertrekpunt geweest voor het verhaal. De Kamer zal de analyse ontvangen. Met alles wat nu bekend is, was Basilisk op dat moment eigenaar. Voorzover ik het nu weet, is het schip overgedragen aan de Turkse werf.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik vind deze informatie bijzonder relevant, omdat de vraag rijst of het bedrijf dan wel de overheid valsheid in geschrifte heeft gepleegd. Ik wil de staatssecretaris het voordeel van de twijfel geven, maar ik vraag hem om een en ander aan het eind van deze termijn op papier te zetten. Wat mij betreft doen wij morgen de tweede termijn. Ik heb geen zin om het debat af te ronden terwijl het meest cruciale onderdeel – wie heeft een fout gemaakt, wie heeft valsheid in geschrifte gepleegd? – onduidelijk blijft.

Staatssecretaris **Van Geel**: Nu probeert u het debat in een richting te sturen waar ik grote bezwaren tegen heb. Er is geen sprake van dat wij valsheid in geschrifte gepleegd hebben. Basilisk heeft het formulier ingevuld. SenterNovem heeft het beoordeeld. De suggestie dat wij valsheid in geschrifte hebben gepleegd, is niet correct.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik wil die suggestie niet wekken, maar ik constateer dat er een maand geleden twee eigenaren waren. Als er twee eigenaren zijn, hebben er twee verantwoordelijkheid te nemen. Er ontstaat een beeld waarin je zou kunnen denken dat de overheid medeverantwoordelijk is voor valsheid in geschrifte. Ik wil dat graag boven tafel hebben en nodig de staatssecretaris uit om de informatie helder en duidelijk uit te leggen en ons de kans te geven om het te kunnen begrijpen. De uitspraak van de rechter van maart 2005 heb ik voorgelegd aan juristen. Zij hebben mij duidelijk aangegeven dat de overheid eigenaar was. De staatssecretaris creëert nu verwarring. Ik wil het graag op schrift hebben. Dan ronden wij het debat maar op een ander moment af.

Staatssecretaris **Van Geel**: U krijgt het op schrift, maar u legt de koppeling dat wij op grond van een vermeend eigenaarschap valsheid in geschrifte hebben gepleegd bij het invullen van het EVOA-formulier. Die koppeling wijs ik met kracht af. Ik heb precies verteld wat juridisch advies mij heeft opgeleverd over de positie. Alles wat wij tot nu toe weten, is in beschouwing genomen. Ik kan de informatie inclusief technische details nooit morgen bij de Kamer aanleveren; dat is absoluut ondenkbaar. Ik zal alles overleggen, goed afgewogen en goed opgeschreven. Wij hebben niets te verbergen, maar ik wil het zorgvuldig doen.

Wat het persbericht en het juridisch advies betreft, merk ik op dat er sprake is van een tijdsverschil. Naar aanleiding van de discussie van de afgelopen maand heb

Van Geel

ik gevraagd hoe het precies zit met het eigendom. Ik wilde immers uiteraard wel na dit incident het een en ander boven water krijgen over wat er mogelijk zou gebeuren. De conclusie is dus recentelijk getrokken dat het schip eigendom is van Basilisk.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik wil de staatssecretaris wel wat meer tijd geven, maar hij heeft dit toch allemaal al uitgezocht? Dit conflict heeft zijn hoogtepunt toch al gehad? De staatssecretaris weet exact hoe het in elkaar zit. Waarom kan hij dit niet met de Kamer delen?

Staatssecretaris **Van Geel**: Nogmaals, dit is onder grote tijdsdruk gebeurd. Ik wil dit buitengewoon zorgvuldig doen en ik geef u nu de stand van zaken van wat ik nu weet. Ik formuleer het precies zoals deskundigen mij dat hebben aangegeven: met alle informatie die tot nu toe bekend is, was volgens Nederlands en internationaal recht Basilisk de terechte eigenaar van dit schip. Het is een juridisch complexe zaak en daarom weten wij dat het belangrijk is om een en ander juridisch nog eens goed in beeld te brengen. Daarom weet u ook dat wij uiteraard blijven zoeken of er ergens nog krasjes of deukjes zitten in de inschatting die juristen nu gemaakt hebben. Ik wil dat gewoon weten. U krijgt alle informatie daarover, maar u moet mij even de tijd geven om dit, met alle consequenties van dien, netjes op een rij te zetten.

De **voorzitter**: Omdat er een voorstel ligt om na beantwoording van de laatste vraag de tweede termijn te houden, vraag ik de staatssecretaris of hij een inschatting kan geven van het moment dat de Kamer deze informatie kan ontvangen.

Staatssecretaris **Van Geel**: Mij wordt aangegeven dat wij daarvoor anderhalve week nodig hebben.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter, mag ik een voorstel van orde doen? Mijs inziens kunnen wij dit debat gewoon afmaken. Er valt immers nog wel wát te concluderen. Daarmee is echter het verhaal niet over, want straks zal de staatssecretaris nog van alles toezeggen over wat er met het schip gaat gebeuren.

Staatssecretaris **Van Geel**: Exact.

De heer **Samsom** (PvdA): Vrij cruciaal daarbij is overigens de vraag van wie het schip is, want dat bepaalt voor een groot deel wat ermee gaat gebeuren en hoeveel rechtszaken het ministerie van VROM nog tegemoet kan zien. In het hele vervolg van dit debat zal dus ongetwijfeld nog een debat plaatsvinden op niet al te lange termijn, waarschijnlijk tijdens een algemeen overleg. Wij kunnen volgens mij het debat nu dus gewoon afronden; dat is mijn ordevoorstel.

De **voorzitter**: Ik constateer dat dit een ander voorstel is dan dat wat tussen neus en lippen door, door mevrouw Van Velzen werd gedaan. Als zij met dit voorstel akkoord gaat, en de andere leden ook, dan doen wij het zo.

Mevrouw **Spies** (CDA): Ik voel er ook niets voor om dit debat te schorsen en in tweeën te knippen.

De **voorzitter**: Dan doen wij dat niet. Ik reageerde op een voorstel van de Kamer.

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil het debat graag afmaken, voorzitter.

De **voorzitter**: Goed. Ik stel dan wel voor om vanaf nu iets meer tempo te maken.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik weet dat het een handicap is, maar soms kan ik er niet aan ontkomen om drie keer hetzelfde antwoord te geven.

De **voorzitter**: Dan geef ik u nu toestemming om dat niet meer te doen. Daarop mag dan ook geen protest meer volgen van de Kamer.

Staatssecretaris **Van Geel**: Oké. Ik wil graag in goed overleg met de Kamer zo helder mogelijk krijgen hoe de situatie is. De heer Samsom heeft er volstrekt gelijk in; ik wil de Kamer zo goed mogelijk op de hoogte houden van een aantal zaken die wij nu gaan doen en die informatie zo snel mogelijk doorgeven. Op die manier kunnen wij dit proces op een nette manier afronden.

Vanuit de verantwoordelijkheden, of die nu formeel of moreel zijn, vind ik dat wij onze handen niet van het schip af mogen trekken en dat wij moeten zorgen voor een goede oplossing. Wij zullen nimmer toestaan dat het schip vervolgens op de stranden van Bangladesh of India wordt gesloopt. Met alle kracht blijven wij in overleg met de eigenaar van het schip zoeken naar een goede oplossing. Ons streven is om die oplossing zo snel mogelijk te vinden en om de Kamer daarover te informeren. Wel is mij bij dit dossier duidelijk geworden dat het zoeken en benoemen van oplossingen in een te vroeg stadium leidt tot reacties van derden die het onmogelijk maken om een oplossing te bereiken. Dat is ook min of meer in Turkije gebeurd. De Turkse minister had al een reactie gegeven voordat ik zijn vraag had beantwoord. Als wij zeggen dat het schip in Nederland gesloopt moet worden, zullen andere landen waar het ook op een goede manier ontmanteld kan worden, naar Nederland wijzen. Als wij echter zeggen dat wij het niet slopen, zullen andere landen zich afvragen waarom zij het wel moeten doen. Ik houd alle opties open. Ik ga niets uit de weg. Op zeer korte termijn – ik heb het eerder over uren dan over dagen – zullen wij overleg met de eigenaar plegen, want die is cruciaal in dit dossier. Het asbest zal op een hoogwaardige manier verwerkt moeten worden; minimaal op dezelfde manier als overeengekomen was. Het schip gaat niet naar India of Bangladesh. De Kamer moet mij even de tijd geven om een oplossing te zoeken. Zij kan ervan verzekerd zijn dat de mensen van mijn ministerie en ik zeer gemotiveerd zijn om dit probleem zo snel mogelijk op te lossen. Een dergelijk schip rond Lesbos te laten dolen, is verre van ideaal, maar ik moet even de tijd hebben om een zorgvuldige oplossing te vinden. Ik moet ook de opties van Nederlandse werven bestuderen. Randvoorwaarde is dat er op een voor mens en milieu op een veilige manier gesloopt moet worden. Aan andere oplossingen werken wij niet mee.

Mevrouw **Spies** (CDA): Daarover zijn wij het eens. U hebt gezegd: wij zullen nooit toestaan dat ... Daaruit maak ik op dat de Nederlandse Staat invloed heeft op het vervolgtraject, terwijl zij niet de eigenaar van de boot is. Welke bevoegdheden heeft Nederland om te

Van Geel

voorkomen dat het schip op onverantwoorde wijze wordt gesloopt?

Staatssecretaris **Van Geel**: Toepassing van de Conventie van Basel en de afgifte van de nieuwe beschikking. Wij kunnen toestemming onthouden.

Mevrouw **Spies** (CDA): Moet de Nederlandse overheid, ook als het schip in Turkse handen is, vergunning verlenen voordat het op transport kan?

Staatssecretaris **Van Geel**: De Turkse eigenaar kan niet zelfstandig besluiten om het in India te laten slopen.

De heer **De Krom** (VVD): U hebt gezegd dat de oorspronkelijke vergunning in zoverre klopte dat niet het aantal kilo's bepalend was, maar het feit dat het asbest op een fatsoenlijke wijze kon worden verwerkt.

Staatssecretaris **Van Geel**: Uiteindelijk klopte de vergunning niet, want anders hadden wij deze discussie niet gehad. Ik heb aangegeven dat het niet verstandig was om de hoeveelheid kilo's bij de vergunningverlening als minder relevant te beschouwen. Achteraf kan dit worden gekwalificeerd als een inschattingsfout of een stommiteit. Er is vooral gefocust op de andere punten van de beschikking. Daardoor heeft het aantal kilo's later de relevantie gekregen die heer Samsom heeft geschetst. Dat heb ik ook niet ontkend.

De heer **De Krom** (VVD): Er is dus toestemming van de Nederlandse overheid nodig voor een andere oplossing voor het schip. Maar wat als er geen andere mogelijkheden zijn?

Staatssecretaris **Van Geel**: Dit dossier heeft niet voor niets vijf jaar lang geslept. De enige oplossing die snel tot resultaat leidt, is een paar miljoen ter beschikking te stellen. Dat heb ik geweigerd en de Kamer is het daar ook mee eens. Langs die lijn is alles op te lossen. Ik ben echter principieel. De vervuiler moet betalen, dus de eigenaar is in dit geval verantwoordelijk. Hij heeft het schip hier gebracht en is begonnen met de illegale sloop. De eigenaar moet een beslissing nemen en wij moeten die toetsen. Ondertussen hebben wij zeer veel hand- en spandiensten verleend om het probleem toch maar opgelost te krijgen. Wij hebben de bemanning op een menswaardige manier naar huis laten gaan. Wij betalen mee aan de sleepkosten en proberen alles om tot een oplossing te komen. Het is de complexe situatie die daartoe leidt en ik hoop dat het niet een jaar zal duren. De inzet is om tot een oplossing te komen die in ieder geval voldoet aan de minimale eis dat het schip op een mens- en milieuvriendelijke manier wordt gesloopt.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Het verheugt mij dat de staatssecretaris niet miljoenen wil uitgeven aan de boot van een ander. Graag verneem ik schriftelijk van hem wat de inschatting van de kosten aan bijstand is, nu en nog komend. Wat zou reëel zijn, gezien die stommiteit? Is de staatssecretaris bereid om schriftelijk te antwoorden op de vraag op welke zaken beter moest worden gelet?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik dank mevrouw Van Oudenallen voor haar vragen. Ik heb zojuist toegezegd

dat ik een aantal mededelingen over de stand van zaken zal doen. Er is mij immers veel aan gelegen om de Kamer zo volledig mogelijk op de hoogte te houden van de verdere ontwikkelingen. Uiteraard moet ik mij wel houden aan de randvoorwaarden en ik dien erop toe te zien dat het dossier als het ware niet wordt beschadigd. Wij moeten tot een kosteneffectieve en zo goed mogelijke oplossing komen. Ook het afleggen van verantwoording achteraf is een belangrijk onderdeel van mijn taak, maar ik wil de Kamer ook tussentijds over de situatie informeren.

Ik hecht eraan in te gaan op de gevolgen van deze ontwikkelingen voor de positie van sloopschepen in de wereld. Daarover maak ik mij namelijk zorgen. Aan dat onderwerp heb ik in de laatste alinea van de brief ook aandacht besteed. Ik heb al gezegd dat er sprake is van een mondiale markt en dat de loonkosten in de Westerse wereld dusdanig hoog zijn dat het niet rendabel is om schepen met asbest et cetera daar te slopen. Probleemschepen worden juist gesloopt in landen en gebieden waarvoor geldt dat de milieuomstandigheden en de lonen low standard zijn. Ik noem bijvoorbeeld de stranden van India en Bangladesh. Op instigatie van de Europese Commissie doet zich een andere ontwikkeling voor. Er is een aantal landen waarvoor geldt dat het loonniveau laag is en dat de milieuomstandigheden voldoen aan de internationaal gestelde eisen. Ik noem bijvoorbeeld Mexico, China en Turkije. Daar zijn de lonen nog aanzienlijk lager dan in Nederland. Met hulp van de EU – ik heb nog niet gezegd dat het ook daar op die werven kan gebeuren – kunnen daar milieuomstandigheden worden gecreëerd om die geweldige taak te kunnen uitvoeren. Met die geweldige taak doel ik op 1200 schepen; de uitfasering van die enkelwandige tankers die gemiddeld 40 á 50 ton asbest bevatten. Het is een gigantische klus die wereldwijd moet worden gedaan om die schepen op die werven in die landen te kunnen slopen. Mijn grote zorg is dat dit niet kan in een land zoals Turkije. Als het bovendien vanwege de harde bedrijfseconomische lijnen in landen met hoge loonniveaus niet kan in de Westerse landen, gaat men naar Bangladesh of dan worden de schepen afgezonken. Dat is de harde realiteit op het moment dat schepen een negatieve waarde hebben. Ik begrijp dat het niet een verontschuldiging is voor datgene wat er is gebeurd, maar ik betreur het dat er in Turkije een duidelijk signaal is afgegeven dat dit soort ontwikkelingen daar in de toekomst niet op prijs wordt gesteld. Daarover maak ik mij zorgen. De vraag is dus of er voldoende capaciteit is voor de uitfasering van die 1200 enkelwandige tankers.

Gevraagd is of ik het bijltje er nu bij neer zal leggen. Ik heb al non-verbaal laten blijken dat ik mij nu en dan na veel discussies en reistijd heb afgevraagd waar wij mee bezig zijn. Nadat ik mijn gedachten over deze kwestie heb laten gaan, ben ik tot de conclusie gekomen dat ik geen initiatieven meer moet nemen waardoor ik in een soortgelijke situatie terechtkom als deze. Het kost mijn ambtelijke ondersteuning veel energie om tot een oplossing voor dit probleem te komen. Ik wil in Europees en mondiaal verband hard vechten voor harde en handhaafbare afspraken en regelgeving om dit probleem aan te pakken. Als zich dergelijke situaties voortdoen, zal ik nooit de gezondheid van mensen de dupe laten worden. Als er ooit nog eens een Otapan komt, zal ik net zo goed ingrijpen als in de situatie dat mensen asbest met blote handen aan het slopen zijn. Ik zoek ook andere

Van Geel

creatieve oplossingen om niet in de situatie van dit dossier terecht te komen, namelijk het vijf of zes jaar lang oplossingen zoeken. De bottom-line is dat ik nooit de gezondheid van mensen zal laten schaden. Er wordt altijd ingegrepen.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik kom terug op de met veel pathos uitgesproken cri de coeur over de ontwikkelingen in de internationale sloopwereld. Deze schepen zijn immers gewoon welkom in Turkije. Het baantje bij Izmir bevat twaalf sloperijen die schepen uit elkaar trekken. Deze schepen zijn ook welkom in China, waar onze eigen P&O Nedlloyd gebruik van maakt. Schepen in Turkije worden maar om een reden geweigerd. Dat is reeds drie keer eerder gebeurd. In alle vier de gevallen deugden de papieren niet. De staatssecretaris moet immers geen andere landen belazeren. De staatssecretaris mag dit zo uitspreken. Die uitspraak fungeert echter als een boemerang, omdat de enige reden waarom wij hier staan, is dat de papieren niet deugden. Dat maakt misschien het pleidooi van de staatssecretaris sterker. Hij moet dit erbij betrekken. De schepen zijn welkom in Turkije als de papieren deugden. Daar is de staatssecretaris verantwoordelijk voor.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik ontken niet dat dit een zeer wezenlijk element is geweest in de discussie met de minister. Die heeft er voortdurend op gewezen dat de papieren formeel niet klopten. Ik heb daarop gevraagd wat er zou gebeuren als die wel zouden kloppen. Dan was de argumentatie van de minister dat er in Turkije geen capaciteit is voor het verwerken van deze hoeveelheden afval, namelijk zo'n 50 ton. De bedoelde 1200 schepen hebben allemaal asbest in dezelfde orde van grootte. Dan is de optelsom duidelijk. Dit punt speelt een rol. Het argument voor een verstandige oplossing is echter gebrek aan capaciteit. Het signaal voor reders en aanverwanten is daarmee duidelijk. Deze casus wordt wereldwijd gevolgd, evenals die van de Clemenceau in Rotterdam. Bekeken wordt wat de positie van de verschillende landen is. Het verhaal van Polen en St. Petersburg gaat ook over afschuiven en afwentelen. Daar zit echter beweging in. Ik zou het zeer betreuren als het eindresultaat van de ontwikkeling is dat de schepen in het afvalputje van Bangladesh terechtkomen of gewoon worden afgezonken. Ik zie dat gevaar, zonder overigens de verantwoordelijkheid voor het gebeurde goed te willen praten.

De heer **De Krom** (VVD): Zit er Europees ontwikkelingsgeld in de werf in Turkije?

Staatssecretaris **Van Geel**: Mij is verteld dat dit het geval is, maar ik weet niet hoeveel.

De heer De Krom vraagt naar de stand van zaken bij de IMO. Die heeft eind 2004 besloten een verordening te maken voor het slopen van zeeschepen. Er ligt een ontwerpverdrag dat in oktober besproken moet worden. Wij hebben een aantal wensen om tot een goed verdrag te komen. Het streven is erop gericht om eind 2008 een verdrag voor aanvaarding gereed te hebben. Het moet gaan om aanvaardbare minimumstandaarden en procedures. De heer De Krom doet suggesties over het fonds, inclusief de internationale certificering. Ik vraag hem of het goed is dat ik op de mogelijkheden, de juridische vraag en de stand van zaken bij het afronden

van het Otopandossier inga in de op korte termijn te maken rapportage.

De **voorzitter**: Ik zie dat het akkoord is.

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik hoop hiermee de hoofdpunten voldoende te hebben behandeld. Voor mij ligt de juichende pagina waarnaar verwezen is over het mede-eigendom. Dat bericht is onjuist. Het is ook geen persbericht maar een nieuwsitem van een internetredacteur. Wij hebben de fout gemaakt en wij maken wel meer fouten maar ik benadruk de complexiteit van het dossier. Het gaat niet om een officieel getoetst puntenrecht, maar een en ander is niet correct weergegeven. Ik heb aangegeven wat de werkelijke situatie is. De Kamer ontvangt alle beschikbare informatie. De ezel stoot zich niet tweemaal aan dezelfde steen. Om in het vervolg misverstanden te voorkomen, zal naar de vraag of de Kamer voldoende is geïnformeerd in het vervolg drie keer gekeken worden. Wij hebben nooit de verkeerde bedoeling gehad en die indruk mag ook niet gewekt worden. De heer Samsom heeft die indruk wel, maar dat is nooit de bedoeling geweest. Wij zullen in het vervolg vermijden dat zelfs ook maar de indruk gewekt wordt dat de Kamer onvolledig wordt geïnformeerd. Ik kom zo snel mogelijk terug met informatie over eigendom, voortgang en andere punten die door de Kamer aan de orde zijn gesteld.

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Is de staatssecretaris bereid om daarbij in te gaan op vervolgvragen die binnen 24 uur worden aangeleverd?

Staatssecretaris **Van Geel**: Die kunnen in dezelfde rapportage worden meegenomen.

De heer **De Krom** (VVD): Wordt daarin ook ingegaan op de laatste stand van zaken rond NV Ecodock?

Staatssecretaris **Van Geel**: Ik zal daar nog even op ingaan. Dat was een goed initiatief dat ook ondersteund is. Er wordt echter geen voortgang gemaakt in het realiseren van een dergelijk dok.

□

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Er is in dit debat veel spijt betuigd, betreurd en gecorrigeerd. De staatssecretaris heeft het zich allemaal aangetrokken en het zal nooit meer gebeuren. Ik aarzel een beetje met hem daarvoor te bedanken, want op deze manier gaan wij toch niet met elkaar om. De staatssecretaris heeft dat ook meerdere keren ruitelijk erkend. Wij kunnen de fout niet groter maken en daarover verschillen wij niet van mening. Ik blijf het volstrekt onbegrijpelijk vinden dat dit heeft kunnen gebeuren. Ik heb problemen met het volledig volgen van de uitleg van de staatssecretaris. Ik moet maar van hem aannemen dat een en ander op die manier is verlopen op het ministerie. Een paar trainingen politieke sensitiviteit voor de ambtenaren en de staatssecretaris zouden niet misstaan want op dit punt had het nooit zo mogen mislopen. Daarover zijn wij het ook eens.

Dit debat is nog niet afgelopen, jammer genoeg. Wij gaan met de zaak verder. Een belangrijke vraag, die ook in interrupties aan de orde kwam, betreft de eigendoms-

Samsom

kwestie, zowel nu als in het verleden. Het eigendom is kennelijk opeens in andere handen gekomen. Ik heb niet alleen een nieuwsbericht gelezen op de website maar ook een uitgebreide brief van de Dienst Voorlichting van het ministerie. Daarin staat dat het mede-eigendom juridisch opeens veranderd is. Dat is een liability, een risico. Ik neem namelijk aan dat de andere eigenaren een gedeelte van de problemen in de schoenen van de staatssecretaris blijven schuiven. Daar volgt dus nog wel een rechtszaakje op.

De staatssecretaris stelt dat Simsekler, de Turkse werf, nu eigenaar is van de Otapan. Ik neem aan dat de faxen al binnenkomen bij VROM, want de werf zal natuurlijk betogen dat het schip nooit geleverd is en dus nooit eigenaar kan zijn geworden. De werf zal ook niet zitten te springen om het eigendom. De staatssecretaris beweert wel dat er een uitweg is, maar hij gaat naar mijn mening te gemakkelijk voorbij aan de zeer grote juridische obstakels. Ik houd de staatssecretaris verantwoordelijk op het moment dat de zaak weer mis lijkt te gaan. Hij heeft zich wel duizend keer voorgenomen om in dit dossier niet nog meer fouten te maken en ik houd hem daaraan. Er ligt nog een aantal heel glibberige zaken op zijn pad en ik zal de staatssecretaris scherp blijven volgen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik wil graag vier punten naar voren brengen, te beginnen met de eigendoms kwestie. De internetredacteur had het – foutje, bedankt! – verkeerd op de website gezet. Dit vraagt om nog meer verheldering. Ik wil de staatssecretaris met klem vragen om dit nu echt helder op papier te zetten. Hij heeft dat toegezegd, maar ik kan hem nu toch niet op een foutje hebben gewezen? Het is allemaal erg verwarrend. Ik heb de indruk dat de staatssecretaris ook niet weet hoe het in elkaar zit. Als wij het allebei niet weten, zitten wij fout. Daar moet dus snel verandering in worden gebracht.

Het tweede punt is dat de verantwoordelijkheid en de eigendoms kwestie aan elkaar hangen. De staatssecretaris zegt steeds dat de hoeveelheid asbest er niet veel toe deed, omdat prioriteit werd gelegd bij de veiligheid van de werf en bij de vraag of die aan de eisen voldeed. Daarbij verwijst hij voortdurend naar Greenpeace, dat iets zou hebben gezegd. Met alle respect voor Greenpeace, maar de staatssecretaris laat zijn oren toch niet naar één organisatie hangen om te kunnen bepalen of een werf milieuvriendelijk is of niet? Ik heb hier een rapport van een Turkse vakbond met een verhaal over de scheepswerf dat totaal tegenovergesteld is aan datgene wat Greenpeace nog geen maand geleden beweerde. Een vakbond kan een zaak ook wel eens wat scherp neerzetten, net zoals Greenpeace dat ook wel zal kunnen, maar ik wil graag weten hoe de staatssecretaris dit heeft beoordeeld. Ik ben er nu niet uit of die werf milieuvriendelijk is of niet. Het doet er nu niet toe, want Turkije wil het schip helemaal niet hebben, maar ik ben toch benieuwd hoe de staatssecretaris dat controleert en op welke normen dit wordt afgecheckt. Het gaat nogal ergens om. De staatssecretaris is ook degene die dit dossier in Europa trekt. Hij zet hier het beleid neer. Als het beleid in Nederland al niet goed kan worden uitgevoerd, krijgen wij volgens mij een veel groter probleem.

Mijn derde punt betreft de vervolging van de eigenaar. De staatssecretaris heeft wat generalistische opmerkingen gemaakt over EVOA en de basisconventies. Ik sta er echt op dat hij, daar waar het kan, ervoor zorgt dat de eigenaar, die in mijn opvatting valsheid van geschifte heeft gepleegd, wordt aangesproken, als het even kan door een rechter.

Mijn laatste punt is dat er naar mijn mening geen draagvlak is om dit schip terug naar Amsterdam te brengen, wat er ook gebeurt. Ik zou de staatssecretaris dan ook met klem willen vragen om alles op alles te zetten om dat te voorkomen. Overigens ben ik geen gemeenteraadslid in Amsterdam geweest.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Ik dank de staatssecretaris voor de gegeven antwoorden. Het is eigenlijk heel simpel: de vergunning klopte niet en dat heeft eigenlijk in het gehele proces doorgewerkt. Het is allemaal terug te leiden op die enkele foute gegevens in de vergunning. De vergunning klopte niet, maar de oplossing die Nederland heeft aangedragen deugt wel degelijk. Als je naar de inhoudelijke argumenten luistert en als je naar de feiten kijkt, deugt die oplossing gewoon. Daarom heb ik ook gezegd dat het een bizar en treurig verhaal is, want de oplossing deugt wel, maar wordt niet uitgevoerd. De staatssecretaris heeft het in diplomatieke termen gesteld, maar uiteindelijk proef ik toch een beetje dat ook binnenland-politieke redenen in Turkije wel een rol spelen. Ook als er 54.000 kilo op de vergunning zou hebben gestaan, was de vergunning geweigerd, ondanks het feit dat het hier een door de Turkse overheid gecertificeerde werf betreft waaraan nota bene ook de EU financieel heeft bijgedragen. Het moet daar feitelijk dus allemaal kunnen. Ik vind het te betreuren dat er als gevolg van die opstelling een schip met gevaarlijk afval ronddobbert in de Middellandse Zee.

Ik snap het dilemma van de staatssecretaris. Dit verhaal is inderdaad nog niet af. Ik geloof dat niemand een oplossing in zijn achterzak heeft zitten. De staatssecretaris zal het verder moeten uitwerken; wij horen het graag als er weer iets nieuws en interessants te melden is. De staatssecretaris zei overigens dat hij zijn vingers hier niet meer aan brandt. Hoe voorkomt hij dan dat deze gevallen zich de toekomst voordoen? Er komen schepen naar Nederland, vervolgens gaat de eigenaar failliet, het schip moet aan de ketting en de Nederlandse belastingbetaler draait voor de kosten op. Hoe gaat de staatssecretaris dat voorkomen? Tot slot zou ik graag een overzicht willen hebben van de kosten die de Nederlandse overheid al heeft gemaakt en de kosten die de staatssecretaris in de toekomst nog verwacht.

Mevrouw **Spies** (CDA): Voorzitter. Ook namens de CDA-fractie dank voor de openheid en eerlijkheid van de staatssecretaris. Tegelijkertijd blijft het beeld van die dobberende Otapan op mijn netvlies hangen. Wij hebben een heel redelijke oplossing aangedragen. Deze wordt niet geaccepteerd. Alternatieven zijn er eigenlijk nog niet gepasseerd. Wij zien allemaal nog wel veel voetangels en klemmen, in ieder geval in juridisch opzicht, om welke oplossing dan ook dichterbij te brengen.

Spies

Ik zie graag de verdere uitwerking op papier tegemoet. Die uitwerking heb ik echter liever een week later en goed, dan een dag eerder en half. Wij moeten de zaak rustig scherp in rij en gelid proberen te krijgen. Wij moeten vervolgens kijken wat er nog aan de Kamer rest. Ik wens de staatssecretaris vooral veel creativiteit bij het zoeken naar oplossingen, want dat zal hij zeker nodig hebben.

□

Mevrouw **Van Oudenallen** (Groep Van Oudenallen): Voorzitter. Ik neem aan dat er nu in het handboek van uw ministerie staat dat er drie keer moet worden gecheckt voordat er een kilo of een ton wordt ingevuld op een formulier. Eén ding vind ik vreemd. De staatssecretaris heeft zo hard gewerkt om regels te maken. Wie iets stuurt, draagt daar ook verantwoording voor. Hoe kan zijn eigen ministerie dan toch iets laten sturen, terwijl men op het ministerie van tevoren wist dat de verantwoording bij Nederland lag? Mensen hebben dus niet zitten slapen, maar weten gewoon niet wat die goede regels van de staatssecretaris zijn.

Was de internationale hypotheekbank inderdaad de uiteindelijke eigenaar geworden? Hoe zit dat? De houding van Turkije is niet weigerachtig: dit is gewoon een weigering om op enige wijze mee te werken. In de beantwoording wil ik eigenlijk ook iets horen van de minister van Buitenlandse Zaken. Wat heeft het voor consequenties als een land zich zo halsstarrig opstelt?

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Voorzitter. Ik maak mij met een aantal leden geen illusies over het feit dat er de komende tijd veranderingen kunnen optreden met betrekking tot de eigendomssituatie en juridische posities. Ik denk ook dat dit zal gebeuren. Dat hangt af van de oplossing die wordt gekozen. Er is een cascade van problemen ontstaan doordat ergens iets is misgegaan. Wij moeten zorgen dat dit stopt. Ik ben blij dat mevrouw Spies heeft gezegd dat wij de zorgvuldigheid moeten betrachten om alles goed te bekijken. Alles wat ik tot nu toe te weten ben gekomen, vertel ik de Kamer. Daarom formuleer ik het als volgt. Naar Nederlands en internationaal recht zeggen juristen dat wij niet de eigenaar zijn, maar Basilisk. Ik ga gewoon door, want ik wil alles weten om de Kamer zorgvuldig te kunnen informeren. Ik weet dat de cascade door kan gaan en dat dit gevolgen heeft. De heer Samsom sprak van een liability. Dat weten wij en dat is juist een reden om terughoudend te zijn. Ik zal open zijn zover ik kan, zoveel mogelijk vertellen wat ik weet en doorzoeken naar wat er mogelijkwijs in het verdere traject zou kunnen gebeuren. De Kamer mag naar aanleiding van de gebeurtenissen aannemen dat wij ons hier zeer van bewust zijn. Wij willen de cascade stoppen.

Ik heb niet naar de verantwoordelijkheid van Greenpeace willen verwijzen. Ik heb een aantal overwegingen gegeven. Meestal word ik door milieubewegingen niet zó verwend dat ik hoor dat wij iets goed doen. Dat hoort ook zo. Wij moeten scherp en kritisch worden gehouden. Het is niet vreemd dat ik blij was dat Greenpeace het toen een redelijke oplossing vond, al stonden zij niet echt te juichen. Dat was toch geen indicatie dat het plan zo geweldig slecht was. Het gebeurt niet vaak, maar op dit

dossier hebben wij dat zo ervaren. Ik heb mij even in de warmte gekoesterd dat wij samen tot een goede oplossing waren gekomen. Het standpunt van Greenpeace is nu anders. Ik ga verder niet in op hoe dat allemaal is gelopen.

Ik bezie wat er in Europees verband kan gebeuren. De vraag over het draagvlak in Amsterdam is moeilijk. Ik heb de Kamer gevraagd om mij niet uit te dagen om uitspraken te doen over oplossingsrichtingen. Ik heb goed geluisterd naar wat verschillende woordvoerders hierover hebben gezegd. Ik zal de suggesties meenemen. Ik wil daar nu liever niet op reageren omdat dat er toe zou kunnen leiden dat er blokkades ontstaan voor mogelijke oplossingen. Ik moet nu even alle ballen in de lucht houden om te komen tot een goede oplossing.

De waarnemingen van de heer De Krom en de heer Samsom inzake de positie van Turkije in relatie tot de vergunning, zijn correct. Ik ben ervan overtuigd dat het feit dat een vergunning is afgegeven waarin een verkeerde hoeveelheid asbest stond vermeld, uiteindelijk een zeer dominante rol heeft gespeeld bij de weigering om naar een oplossing te zoeken. Ik vind dat wij de ontstane situatie moeten accepteren, dat wij onze excuses moeten maken en dat wij moeten proberen om een rationeel voorstel te doen dat feitelijk niet kan worden geweigerd. Die twee werelden hebben wij niet met elkaar kunnen verbinden in het gesprek. Er bleek geen millimeter ruimte te zijn. Dat komt doordat er een onjuiste vergunning is afgegeven en door een aantal politieke overwegingen waar ik verder niet in zal treden. De minister had zich overigens al in een vroeg stadium, voor ik de kans had gehad om de brief te beantwoorden, relatief vastgetimmerd. Dat maakt het allemaal heel lastig om te manoeuvreren. Dat is geen verwijt, want het probleem is ontstaan door een fout van ons en Turkije heeft volgens de Conventie van Basel het recht om het schip te weigeren.

Ik zal de vraag van heer De Krom naar de gemaakte en de conform gemaakte afspraken nog te maken kosten voor het oplossen van dit probleem schriftelijk beantwoorden. Ik dank mevrouw Spies voor haar steun. Zij was kritisch over de gang van zaken, maar zij heeft creatief meegedacht over oplossingen. Ik zal de ideeën en suggesties van de Kamer niet bij voorbaat van tafel vegen. Ik zal daar zeer goed naar kijken.

Mevrouw Van Oudenallen stelde een vraag over de handboeken en regels. Wij leren van elk incident dat zich voordoet, in het openbaar bestuur, in de samenleving en persoonlijk. Wellicht moet worden gezien of wij bij het verlenen van EVOA-vergunningen kritische dossiers anders moeten behandelen dan standaarddossiers. Dat zijn leerprocessen waarover wij zullen spreken. Het blijft immers onbevredigend dat dit soort dingen formeel correct is. Het gevoelen blijft dat het slecht is uit te leggen aan de burgers. Dit is niet gebeurd met een kwade inborst, maar in een oprechte poging om fatsoenlijke oplossing te vinden op een goede werf. Toen de fout was gemaakt, is het cascademodel gaan werken en zijn wij nu waar wij nu zijn. Dat betreue ik zeer.

Ik dank de Kamer voor de constructieve wijze waarop wij over dit dossier hebben kunnen spreken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): U vertelde net een bijna aandoenlijk verhaal over de wijze waarop u zich koesterde in de positieve aandacht van de Greenpeace. Dat is allemaal heel prachtig en heel fijn voor u. Het gaat

Van Geel

mij echter om de discrepantie tussen het verhaal dat Greenpeace u toen vertelde en de andere verhalen die ik hoorde. Ik refereer aan de vakbond. Wij hebben foto's gezien. Ik wil graag van de staatssecretaris weten met welke opdracht hij de ambtenaar van de Nederlandse ambassade in Turkije naar de werf heeft gezonden. Hij mag dat gerust schriftelijk laten weten, want wij moeten dit debat ook een keer kunnen afronden. Waarnaar heeft deze man of vrouw gekeken? Wat was de checklist? Hoe is het mogelijk dat er een heel positief verhaal komt, terwijl wat wij als Kamerleden kunnen vinden helemaal niet zo positief is? Ik verwijs naar het rapport van de vakbond, waarin sprake is van ettelijke ongevallen, dodelijke ongelukken en giftige substanties die in zee lekken. Wanneer de staatssecretaris toch al allerlei informatie aan de Kamer zendt, kan hij wellicht ook hierop ingaan.

Staatssecretaris **Van Geel**: Dat zal ik doen. Om dit als kern mee te geven in dit debat, wil ik alvast heel kort aangeven dat wij ons hebben gebaseerd op de formele rapportages. Er is echter een verschil tussen de formele, papieren werkelijkheid en de feitelijke werkelijkheid. Je gaat kijken of de faciliteiten er zijn. Je kunt niet zien of er door de overheid wordt gehandhaafd. Daarover moeten wij helder zijn. Bij een bezoek zie je de faciliteiten, maar je bent geen inspecteur die een proces begeleidt. Daarom waren wij voornemens om tijdens het proces de vinger aan de pols te houden. Dat kan in een ander land niet in een formele toezichthoudersrelatie, maar wij wilden wel zeer nauwkeurig volgen wat gebeurde en zo nodig afspraken maken met de eigenaar. Wij hadden Greenpeace uitgenodigd om zeer kritisch mee te kijken naar wat er feitelijk zou gebeuren.

Wij hebben de aanwezigheid van faciliteiten bekeken. Wij kunnen de handhaving niet beoordelen. Er was een aantal suggesties gedaan voor een goede bewaking tijdens het proces opdat het schip op een fatsoenlijke wijze zou worden gesloopt. In de rapportage zal ik hierop verder ingaan.

De beraadslaging wordt gesloten.

Sluiting 19.50 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende brieven:

twee, van de minister van Buitenlandse Zaken, te weten:

een, ten geleide van de kabinetsreactie inzake het groenboek (22112, nr. 463);

een, inzake grensoverschrijdende gevolgen van industriële ongevallen (30670);

een, van de ministers van Buitenlandse Zaken en voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, over het rapport "Inzet met instemming - De rol van de Tweede Kamer bij het uitzenden van militairen" (30162, nr. 6);

drie, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, te weten:

een, inzake beantwoording van vragen van de leden Visser en Klaas de Vries (19637, nr. 1069);

een, over de zogeheten B9-regeling (28638, nr. 26);

een, over de (voortgangs)aspecten van de inburgering (30304, nr. 12);

twee, van de minister voor Bestuurlijke Vernieuwing en Koninkrijksrelaties, te weten:

een, over het verkrijgen van het Nederlanderschap (28689, nr. 40);

een, over het kabinetsstandpunt De Krachtige Buurt (30128, nr. 11);

een, van de minister van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, ten geleide van kabinetsstandpunt over het eerste advies van de Task Force "Geven voor weten" (27406, nr. 93);

een, van de staatssecretaris van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, over het onderzoek van Kiwa inzake alternatieve technieken voor legionellapreventie in collectieve leidingwaterinstallaties (26442, nr. 89);

drie, van de minister van Verkeer en Waterstaat, te weten:

een, over de Regeling Haveninterne Projecten (HIP) (29862, nr. 5);

een, over de drie ontsparingen op het emplacement van Amsterdam CS (29893, nr. 34);

een, over het gebruik van twee nieuwe stukken spoorweginfrastructuur (29984, nr. 64);

een, van de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, over de inzet van het Kabinet in EU-verband ten aanzien van het mariene beleid (22112, nr. 462);

een, van de minister van Economische Zaken, ten geleide van verslag van de Regieraad Bouw over het jaar 2005 getiteld "Van uitvoering naar resultaat" (30300-XIII, nr. 96);

een, van de staatssecretaris van Economische Zaken, inzake reactie op het rapport "Keurmerken, erkenningsregelingen en certificaten: Klare wijn of rookgordijn?" (29402, nr. 3);

een, van de minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, ten geleide van verslag van de Informele Raad WSBVC (21501-31, nr. 109);

een, van de staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, over de kredietverlening aan starters van een zelfstandig bedrijf of beroep (29804 en 28719, nr. 25);

een, van de minister van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over de zakelijke inhoud uitwerking van een nieuw bekostigingssysteem van geïntegreerde eerstelijnsamenwerkingsverbanden (29247, nr. 42);

een, van de staatssecretaris van Volksgezondheid, Welzijn en Sport, over hulpaanbod voor kinderen van ouders in (echt)scheidingssituaties (30300-XVI en 29815, nr. 166).

Deze brieven zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. de volgende brieven:

twee, van de minister voor Vreemdelingenzaken en Integratie, te weten:

een, ten geleide van afschrift van aan de Maatschappelijke Ondernemersgroep;

een, over de inhoud van het MoU van de IND;

een, van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, inzake petitie gevaar van jakobs-kruiskruid.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven door te zenden aan de betrokken commissies en niet te drukken;