

Van Geel

De **voorzitter**: De stemmingen over de moties vinden vanavond plaats.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 14 februari 2007 over **de Otapan**.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw de Voorzitter. Ik maak van de gelegenheid gebruik om de staatssecretaris te bedanken voor zijn inzet voor de publieke zaak. Tevens feliciteer ik hem met het feit dat hij politieke carrière gaat maken: hij gaat de hoogste politieke functie van het land vervullen.

Ik heb vannacht liggen woelen vanwege de problematiek ten aanzien van de Otapan. Omdat ik niet tevreden ben, dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat:

- het van asbest saneren van de zwaveltanker Otapan door specifieke omstandigheden een verantwoordelijkheid van Nederland is geworden;
- op de hoge saneringskosten bespaard kan worden door de asbestsanering gelijktijdig met het deel voor deel slopen van het schip te laten plaatsvinden;
- het na sanering verslepen van de Otapan naar een overzeese haven hoge kosten met zich brengt;
- de haven van bestemming van het schip de Otapan, na van asbest te zijn gesaneerd, onduidelijk is;

overwegende dat:

- de eigenaar, de werf Simsekler, het schip de Otapan volgens de oorspronkelijke overeenkomst terugeist;
- het van asbest saneren van een dergelijke dubbelwandige tanker uiterst moeilijk is en dat de arbeidsomstandigheden onmenselijk zwaar zullen zijn, omdat tussen de tanks, de ballasttanks en de scheepswand en onder de tanks tussen de wrangen en de bielzen op het scheepsvlak vastgeroest asbest verwijderd zal moeten worden, waarbij het schip zeewaardig moet blijven;
- daardoor de asbestsanering extra kostbaar is;
- de regering van Turkije het schip de Otapan niet meer toelaat in een Turkse haven, en de Turkse regering dus mogelijk ook belang heeft bij een beschaafde oplossing van de sloop van het schip in Turks eigendom;
- er alles aan gedaan moet worden om te voorkomen dat het schip elders onder onwenselijke omstandigheden gesloopt gaat worden;
- een tijdrovende Europese openbare aanbestedingsprocedure voorkomen kan worden indien de eigenaar Simsekler zelf een sloopovereenkomst aangaat met een Nederlandse scheepssloperij;

verzoekt de regering, bij de Turkse regering en vooral bij de scheepswerf Simsekler een regeling voor te stellen, gericht op het door de eigenaar Simsekler laten slopen van het schip de Otapan in Nederland, waarbij Nederland de kosten van de asbestsanering en mogelijke meerkos-

ten voor sloop – voornamelijk arbeid – voor zijn rekening neemt, welke deels gefinancierd kunnen worden uit de lagere saneringskosten en de besparing op sleepkosten, waarmee de huidige geraamde totaalkosten niet significant overschreden zullen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Poppe. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 158 (22343).

De heer **Madlener** (PVV): Zou de heer Poppe mij kunnen uitleggen waarom hij vindt dat Nederland verantwoordelijk is voor de asbestsanering? Waarom kan het schip niet in Turkije worden vrijgemaakt van asbest?

De **voorzitter**: Ik heb het algemeen overleg niet voorgezeten, maar ik heb het sterke vermoeden dat dit al aan de orde is geweest.

De heer **Poppe** (SP): Ik kan er eenvoudig op antwoorden. Turkije wil niet dat het schip daar van asbest gesaneerd wordt. De Turkse regering wil zelfs niet dat het schip daar gesloopt wordt.

De heer **Madlener** (PVV): Maar Turkije wilde het wel.

De heer **Poppe** (SP): Nee.

De **voorzitter**: Ik stel voor om dit deel van het debat niet te herhalen. Daar is al uitvoering over gesproken.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik heb altijd te doen met collega's in deze Kamer die hele nachten liggen te woelen. Ik kan mij de zorg van de heer Poppe best voorstellen. Aan de andere kant vind ik dat wij niet de last van de hele wereld op onze schouders moeten nemen. Dat proef ik toch te veel in deze motie. Daar heb ik moeite mee. Wel vraag ik de staatssecretaris of hij nogmaals nadrukkelijk kan verzekeren dat de arbeidsinspectie ook heeft gekeken naar de veiligheid van het werk dat volgens de heer Poppe zo gevaarlijk is. Het lijkt mij goed als hij dat plenair duidelijk kan maken.

De heer **Poppe** (SP): Controle door de arbeidsinspectie is natuurlijk goed, maar daarmee worden de arbeidsomstandigheden niet lichter.

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik zie dit eerder als een opmerking dan een vraag. Ik wacht de reactie van de staatssecretaris op dit punt af.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Voorzitter. De Probo Koala, de Sandrien en de Otapan zijn slechts enkele voorbeelden van de wijze waarop wij de ecologische kosten uit de reguliere boekhouding weten te houden door afval te dumpen. De meeste gifschepen halen de media niet. Ik heb namens de fractie van GroenLinks tijdens het algemeen overleg naar aanleiding van de situatie met de Otapan gezegd dat wij niet meer het recht hebben om over sociaal beleid of milieubeleid te praten als wij



De heer Dibi (GroenLinks)

© M. Sablerolle – Gouda

proberen ten koste van alles kostenbesparend te zijn, terwijl wij systematisch ecologische grenzen overschrijden. Tegelijkertijd constateren talloze deskundigen dat alle vuile en vunzige onderdelen steeds vaker uit onze productieketen naar ontwikkelingslanden worden verplaatst. Ik zou bijna willen spreken van een ecologisch kolonialisme. Deze groeiende trend moet stopgezet worden. De staatssecretaris kan er een kleine bijdrage aan leveren door ons te garanderen dat het afval van de Otapan onder de beste omstandigheden en volgens alle strikte eisen en regels wordt verwerkt.

Ik hecht er ook waarde aan om te reageren op de motie van de heer Poppe. De motie beschrijft erg gedetailleerd op welke wijze de Otapan gesloopt dient te worden. Het gaat de fractie van GroenLinks enigszins ver, uitvoerig te bepalen op welke wijze het schip precies gesloopt moet worden. Ik zal daarom de reactie van de staatssecretaris afwachten en ik reken op stevige garanties voordat ik steun van mijn fractie aan deze motie kan uitspreken.

□

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De Nederlandse belastingbetaler kan nooit verantwoordelijk zijn voor het slopen van private schepen. Wij moeten er dus alles aan doen om de Nederlandse belastingbetaler hiervan niet de dupe te laten worden. Het kan misschien een wens van de Kamer zijn, maar de Partij voor de Vrijheid vindt dat private eigenaren verantwoordelijk zijn voor de schepen die zij kopen en dus ook voor de sloop daarvan. Ik heb hiervoor de volgende motie opgesteld.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het verwijderen van asbest uit de zwaveltanker Otapan of andere private schepen niet de verantwoordelijkheid van de Nederlandse regering kan zijn;

verzoekt de regering:

- ervoor zorg te dragen dat de Nederlandse belastingbetaler niet op hoeft te draaien voor de kosten van sanering van een schip dat geen eigendom is van de Nederlandse Staat, maar van een private eigenaar;
- alle benodigde maatregelen te nemen die eventuele toekomstige praktijken van soortgelijke aard zullen voorkomen en die ervoor zorgen dat Nederland geen dumpplek zal worden voor afgeschreven zeeschepen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 159 (22343).

□

Staatssecretaris **Van Geel**: Mevrouw de voorzitter. De inleidingen van de twee moties kan ik samen behandelen. Deze hebben beide te maken met onze verantwoordelijkheden in formele zin. Tegenover de heer Madlener merk ik op dat wij ons in strikt formele, juridische zin op het standpunt hebben gesteld dat wij geen verantwoordelijkheden hebben voor de gemaakte fouten.

Ik heb gisteren in het AO al uitvoerig aangegeven dat de Nederlandse Staat zeven jaar lang betrokken is geweest bij de geschiedenis van het schip. De EVOA-beschikking is uiteindelijk afgewezen. Ook hadden wij er wellicht voor kunnen zorgen dat een en ander niet was gebeurd. Dat heeft ertoe geleid dat wij de morele verantwoordelijkheid hebben genomen om het schip uiteindelijk weer te laten voldoen aan de afgegeven beschikking. Dat is geen juridische schuldverklaring, maar een morele verantwoordelijkheid die wij op dat punt nemen.

Dit heeft consequenties voor de motie van de heer Poppe. Ik wil ook niet verder gaan en niet weer proberen op een andere wijze een andersoortige betrokkenheid te organiseren. Het heeft ook als consequentie dat ik de motie van de heer Madlener moet afwijzen, want wij nemen die morele verantwoordelijkheid wel. Het gaat hierbij om miljoenen. Ik zal er dan ook alles aan doen om de kosten te verhalen op de oorspronkelijke, Mexicaanse eigenaar.

Dan ga ik in op de motie van de heer Poppe. Ik heb al eerder in het debat aangegeven dat ik met een aantal van zijn overwegingen geen moeite heb. Het is waar dat er lagere saneringskosten zijn als een privaatrechtelijke overeenstemming wordt bereikt. Het is ook waar dat er dan geen sleepkosten zijn. Daar staat tegenover dat ik het niet wenselijk vind dat wij onze betrokkenheid verder doen strekken dan nu het geval is. De heer Poppe spreekt over het ontstaan van problemen in de periode tot het definitieve einde van het schip nadat het schip is schoongemaakt. Ik denk dat die problemen er om twee redenen niet zullen zijn. 1. Ik heb volstrekt helder gemaakt dat ook de uitvoer van dat schip aan de EVOA-bepalingen zal moeten voldoen. Het schone schip zal verder nergens anders dan naar een OECD-land toe kunnen gaan. Dat is dus een heel duidelijke voorwaarde. 2. Naar onze stellige overtuiging zal de eigenaar van het schip uiteindelijk kiezen voor een plaats waar het schip kan worden gesloopt. Zeker omdat de Nederlandse Staat het saneren voor zijn rekening heeft genomen, heeft het

Van Geel

schip een positieve waarde. Daarin zit een voldoende impuls om tot de daadwerkelijke sloop over te gaan. Op grond van deze twee randvoorwaarden ontraad ik het aannemen van deze motie.

De heer **Poppe** (SP): Ik geloof dat de staatssecretaris niet op het dictum is ingegaan. Wij verzoeken de Nederlandse regering, een regeling voor te stellen waarbij de eigenaar van het schip zelf zijn schip in Nederland laat slopen. Nederland wordt geen eigenaar van het schip. Bij een auto kun je ook zelf uitkiezen bij welke sloperij je deze wilt laten slopen. Wij zijn het erover eens dat het goedkoper is om te slopen en te saneren zonder sloopkosten te maken, dat moge duidelijk zijn. Wij krijgen dan niet meer bemoeienis dan wij nu hebben, behalve dat wij een regeling voorstellen waarbij de uitgespaarde kosten van slopen en slepen kunnen worden gebruikt omdat er voor de huidige eigenaar hogere loonkosten gelden in Nederland dan bij de werf Simsekler in Turkije. Zou dat niet kunnen?

Staatssecretaris **Van Geel**: De motie is slim verwoord in relatie met de discussie die wij gisteren hebben gehad, maar ik heb een duidelijke streep gezet wat betreft de verdere verantwoordelijkheid. Ik vind niet dat mijn opvolgster op het departement verantwoordelijk moet worden voor de verdere vormgeving van dit dossier. Dan wordt zij in het dossier gezogen, maar ik denk dat dit niet nodig is.

De heer **Poppe** heeft een punt als het gaat om de kosten. Hij zou ook een punt kunnen hebben, als er gevaar zou zijn dat dit schip weer jarenlang als een spookschip in de havens blijft liggen, maar dat is niet het geval. Daarom vraag ik hem dringend, geen verdere bemoeienis te willen met de privaatrechtelijke afhandeling van de sloop van dit schip. Wij nemen de morele verantwoordelijkheid voor de gemaakte fouten, maar ik adviseer dringend om het daarbij te laten. Vervolgens moeten wij de marktwerking haar gang laten gaan, binnen de strenge randvoorwaarde van een beschikking over waar dat schip wordt gesloopt.

De heer **Madlener** (PVV): Volgens mij verwacht de staatssecretaris de moraal met de keiharde handel in sloopschepen, waarvan er honderden of misschien wel duizenden in de wereld rondzwerven. Ik denk niet dat de Nederlandse Staat de morele plicht heeft om al die sloopschepen te saneren, en dit specifieke geval ook niet. De waarde van het schip is nu negatief, maar zal door het saneren van de asbest positief worden. Er wordt dus een hoop aan waardevermeerdering gedaan. Hoe gaat de staatssecretaris deze waardevermeerdering weghalen bij de eigenaar om deze terug te laten vloeien in de Nederlandse staatskas?

Staatssecretaris **Van Geel**: De kosten van sanering worden verhaald op de oorspronkelijke eigenaar, die de beschikking heeft aangevraagd en onjuiste informatie heeft verstrekt. Dat is niet de huidige eigenaar, zoals ik gisteren al omstandig heb uitgelegd. Dat is niet de bedoeling. Ik geef toe dat de huidige eigenaar er ogenschijnlijk goed mee wegkomt, maar er zijn ook forse kostenposten voor deze eigenaar doordat het schip op zee is gekocht.

Er is wel degelijk een keuze gemaakt door het kabinet en door mij om de morele verantwoordelijkheid in dit

specifieke geval wel te nemen en ik heb de argumenten daarvoor genoemd. Wij zullen dat niet generiek doen, dat is absoluut niet aan de orde. Zoals de Kamer ook heeft gevraagd, moeten er op internationaal niveau, binnen de IMO en in Europees verband, heel harde afspraken worden gemaakt, zodat er een level playing field ontstaat, met duidelijke lijnen om dit probleem op te lossen. Het kan niet zo zijn dat Nederland door de betrokkenheid van maatschappelijke organisaties en van de Kamer hiervoor verantwoordelijkheid neemt, terwijl er tientallen schepen liggen te roesten in Europese havens, met ook veel asbest, waar niets aan gebeurt. Wij moeten daar met elkaar een oplossing voor vinden in Europees en in IMO-verband.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Er wordt vanavond over de moties gestemd.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

Aan de orde is het **debat** naar aanleiding van een algemeen overleg op 12 februari 2007 over **SUWI**.

De **voorzitter**: Ik geef hierbij als eerste de heer Heerts van de Partij van de Arbeid het woord. Hij zal zijn maidenspeech houden. Ik heb gemeld dat ik pas na afloop van dit debat gelegenheid zal geven voor de gebruikelijke felicitaties, omdat die dan kunnen samenvallen met de voorbereiding van de stemmingslijst. Wij willen immers vanavond ook allemaal nog andere dingen doen.

De heer **Heerts** (PvdA): Mevrouw de voorzitter. Ik was in mijn vorige functies gewend om veel van deze Kamer en haar leden te eisen, vooral geld. Dat is nu anders. Ook vanaf de tribune heb ik menig uurtje het Kamerwerk mogen aanschouwen en mij ook wel eens verbeterd over het spel tussen regering en Kamer. En dan sta je ineens zelf op het spreekgestoelte in de Kamer. Bijzonder!

Mevrouw de voorzitter. Omdat het de eerste keer is dat ik hier sta, benadruk ik het als een eer te beschouwen om namens de burgers en bedrijven in ons land mijn verantwoordelijkheid als volksvertegenwoordiger te mogen vervullen. En dat ik dit dan ook nog meteen mag doen, omdat belasting- en premiegelden van de mensen in het geding zijn, maakt het extra uitdagend. En dan mag ik het ook nog doen in debat met oud-CNV-vakbondscollega minister De Geus en oud-vakbondscollega staatssecretaris Henk van Hoof!

Wat is er aan de hand? Onlangs behandelden wij in een algemeen overleg de twaalfde voorgangsrapportage implementatie SUWI. Daarbij bleek dat over het eerste halfjaar van 2006 de gerealiseerde leegstandskosten bij het UWV 11,3 mln. bedroegen. De minister gaf aan dat hij het UWV had verzocht hieraan nader aandacht te besteden. En dat gaat de PvdA-fractie niet ver genoeg. Zelfstandige bestuursorganen binnen de SUWI-keten worden in hoge mate gefinancierd uit premiegelden van werkgevers en werknemers. Zij hebben er recht op dat die premies zo laag mogelijk kunnen blijven, zeker gelet op het feit dat de afgelopen jaren stevige aanpassingen