

Vergaderjaar 2008–2009

27 664

Toekomst milieuwetgeving

Nr. 60

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 oktober 2008

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft op 23 september 2008 overleg gevoerd met minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over:

- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 15 juli 2008 over het Groenboek betreffende een betere ontmanteling van schepen (25 868 en 22 112, nr. 18);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 26 juni 2008 bij het rapport van het project IMPEL-TFS Enforcement Actions I (27 664, nr. 58);**
- **de lijst met vragen en antwoorden over het rapport IMPEL-TFS Enforcement Actions I (27 664, nr. 59);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 24 juni 2008 over het flexibel invoerplafond voor brandbaar restafval (27 664 en 30 872, nr. 57);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 25 juni 2008 over het Draaiboek handhaving afvalstoffen van de zeescheepvaart (22 343, nr. 195);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 28 augustus 2008 bij het rapport Vuistregels voor het beoordelen van verontreinigingen van groenlijstafvalstoffen (22 343, nr. 204);**
- **de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer d.d. 4 september 2008 over kostenverhaal Otapan (22 343, nr. 205).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Neppérus

Griffier: Lemaier

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), ondervoorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Haverkamp (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppérus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie).
Plv. leden: Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (ChristenUnie)

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De **voorzitter**: Goedenavond allemaal. Wij voeren een algemeen overleg over internationale afvaltransporten. Ik heet de mensen op de tribune welkom en verder vooral ook de minister en haar medewerkers. Ik neem het voorzitterschap waar, omdat onze vaste voorzitter elders is. Als ik namens mijn partij het woord wil voeren, zal ik de heer Boelhouwer vragen het voorzitterschap waar te nemen. Wij hebben eerder afgesproken dat iedere woordvoerder zo'n vijf à zes minuten zal spreken.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Voorzitter. De CDA-fractie constateert dat de rechtbank Groningen heeft uitgesproken dat er geen publicatie op internet mag plaatsvinden in verband met concurrentiegevoelige informatie. Houdt de minister zich aan deze uitspraak en zal zij niet langer berichten publiceren?

Uit het rapport van het project IMPEL blijkt dat er grote verschillen zijn in de export van afvalstoffen per land; de controle is afhankelijk van de individuele medewerkers in de verschillende landen. Er is dus sprake van willekeur en er is geen sprake van een gelijk speelveld.

Het speelveld wordt zodanig verstoord door de afwijkende EVOA-handhaving dat de OECD Nederland geselecteerd heeft voor een onderzoek naar «trade barriers for recycling», zo is mij meegedeeld. Kan de minister aangeven of dat waar is en of de klacht terecht is dat er sprake is van concurrentievervalsing? Wordt de Rotterdamse haven inderdaad gemeden vanwege onduidelijke en afwijkende EVOA-handhaving? Zo ja, wat zal de minister hieraan doen? Krijgen wij de resultaten van het onderzoek van de OECD?

Nog erger is de constatering in het rapport van IMPEL dat vervuilers misbruik maken van deze situatie. De aanbeveling van het rapport is dat in de EU hogere prioriteit moet worden gegeven aan handhaving. Dit lijkt mij duidelijk. Niemand wil immers dat er gevaarlijke stoffen worden gedumpt in derdewereldlanden. Wat zal de minister nu concreet doen?

Uit oogpunt van producentenverantwoordelijkheid – oftewel de vervuiler betaalt – heeft de minister eerder de Europese Commissie gevraagd, een sloopfonds in te stellen voor schepen. Zij constateert in haar brief van 15 juli jongstleden dat het slopen van schepen in verband met de restwaarde geen financieel maar een milieutechnisch probleem is. Betekent dit dat de minister is teruggekomen op haar eerdere standpunt dat er een sloopfonds ingesteld moet worden? Op welke wijze zal zij ervoor zorgen dat het slopen van schepen geen milieuprobleem wordt?

In een eerder algemeen overleg is geconstateerd dat de invoering van het invoerplafond gepaard gaat met grote administratieve lasten. De minister constateert in haar brief dat er op dit moment geen brandbaar restafval wordt ingevoerd. «Maar niemand», zo schrijft de minister, «kan mij verzekeren dat dit over enkele maanden of een jaar nog steeds zo is.» Daarom kiest de minister voor invoering van een plafond. Wij gaan toch geen bureaucratische moloch optuigen, omdat er in de toekomst mogelijk iets zou kunnen gebeuren? De CDA-fractie wil een heldere onderbouwing van het feit dat het plafond met de voorgestelde bureaucratie nodig is. Als de minister die niet kan geven – en wij hebben hierom al een aantal keren tevergeefs gevraagd, evenals de fractie van de ChristenUnie – dan wijzen wij de invoering af. Wij verzoeken de minister de voorgestelde bureaucratie niet in te voeren.

Het is goed dat er een draaiboek opgesteld is over wat te doen in het geval van een tweede Probo Koala. Wij begrijpen dat resultaten van pilots verwerkt zullen worden in aanbevelingen waarover de minister de Kamer zal inlichten. Het is goed dat dit gebeurt, maar ik vraag wel om spoed. Het proces dat in de brief wordt omschreven, is zeer bureaucratisch en te langzaam. Ik vraag de minister om een versnelling in dat geheel aan te brengen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Het onderwerp van gesprek vandaag is intrigerend: internationale afvaltransporten. Ik begin met het pièce de résistance van dit algemeen overleg, namelijk het IMPEL-rapport Enforcement of EU Waste Shipment Regulation, Learning by Doing. Mijn fractie was redelijk verrast over dit rapport en niet in de meest aangename zin van het woord. Zeker als je het op Europese schaal bekijkt, zijn er grote verschillen tussen de verschillende Europese landen bij het toezicht op het transport van afval en de handhaving van de regelgeving ter zake. In het rapport wordt opgemerkt dat 15% van alle vervoersstromen in Europa op de een of andere manier gerelateerd zijn aan afval. Wij hebben het hier dus niet over klein bier, om het duidelijk te zeggen.

Het is volgens mijn fractie de hoogste tijd dat er op basis van dit rapport vervolgstappen worden gezet. Het mag niet voorkomen dat uit toevallige controles in een van de Europese landen blijkt dat 100% niet deugt. Zo is er geen sprake van een gelijk speelveld waaraan ook in dit verband in Europa zo'n behoefte bestaat. Zorg ervoor dat dit op Europese schaal goed geregeld is. Ik doe daarom een dringend beroep op de minister om de aanbeveling in het rapport dat de Europese Commissie hiernaar moet kijken, sterker aan te zetten. De Europese Commissie moet min of meer de opdracht krijgen om op korte termijn regels op te stellen voor het slepen met afval door heel Europa, regels die voor alle landen gelijk zijn, waardoor ze het toezicht en de handhaving op dezelfde manier organiseren. Het kan natuurlijk niet zo blijven als het op dit moment is.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): De heer Boelhouwer spreekt over het slepen met afval door Europa, maar ik neem aan dat hij ook doelt op het vervoer over de grenzen van Europa?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat lijkt mij wel duidelijk, als je door Europa rijdt, rijd je ook over grenzen heen.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Ik doel op de buitengrenzen en het vervoer naar bijvoorbeeld derdewereldlanden.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Daar kom ik nu op. Niet alleen het gesleep met afval binnen Europa is een punt van zorg, maar ook het transport over de buitengrenzen baart ons zorgen. Wij hebben afgelopen zomer daarvan een voorbeeld gezien toen er berichten verschenen over afval dat in Ghana terecht komt. Nederlanders zijn zeer vindingrijk in het vinden van handel.

Het begint bij de consument en de winkelier. Als je een product koopt, bijvoorbeeld een diepvrieskist, neemt de leverancier als het goed is, de oude kist mee. In de praktijk gebeurt dit natuurlijk niet. De klant wil de nieuwe kist eerst op temperatuur laten komen en dan zijn spullen overladen en intussen is de bezorger vertrokken. Die oude diepvrieskist komt dan uiteindelijk terecht in een container in Rotterdam. Het netsnoer is eraf geknipt en op de container staat dat het product is bedoeld voor hergebruik in Afrika. De inhoud van die container is echter niet voor hergebruik bestemd. Die wordt op de een of andere manier lucratief gesloopt en de restproducten zijn handel.

Daarom moet er ook in Nederland worden gekeken naar het begin bij de consument en de winkelier. Als er producten worden gekocht, moet er ook wat geleverd worden. Daarmee moet je beginnen, want zo ontstaat het gesleep over de grenzen.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben blij met de bijdrage van de woordvoerder van de fractie van de Partij van de Arbeid, want ik strijd al jaren tegen de open grenzen voor afval en het gesleep dat daarvan het gevolg is. Is de heer Boelhouwer ook tegen het flexibel invoerplafond voor brandbaar afval? Is hij met mij van mening dat alle reststoffen in Nederland met de bestaande

technieken zo dicht mogelijk bij het ontstaan van het afval moeten worden verwerkt en dat het niet in het laagste afvalputje in Europa of elders in de wereld mag belanden, zoals staatssecretaris Van Geel destijds zei? Dan zijn wij het met elkaar eens en kunnen wij nog een hoop doen.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Als ik zeg dat ik daar net aan toe kwam, gaat dit van mijn spreektijd af. Daarom antwoord ik op de vraag van de heer Poppe. De minister heeft voorgesteld om een flexibel afvalplafond in te voeren. Wij zijn daar niet op tegen, maar de werkelijkheid is dat een Kamermeerderheid dat niet wil. Wij kunnen allebei tellen en samen nog veel beter. Wij kunnen dit dus wel willen, maar het komt er toch niet. Wij vinden dat het flexibel afvalplafond moet worden ingevoerd, maar als daarvoor geen meerderheid kan worden gevonden in de Kamer, moet op het ministerie alles in de kast klaarliggen opdat het alsnog binnen drie maanden kan worden ingevoerd als er iets fout gaat. Het zou fijn zijn als de minister dit zou regelen, vooruitlopend op de besluitvorming in de Kamer. Ik pleit ervoor dat de minister dit instrument in handen heeft om problemen te voorkomen.

De heer **Poppe** (SP): Mijn vraag was wat algemener. Is de fractie van de Partij van de Arbeid tegen het gesleep met afval naar het laagste putje waar de verwerking het goedkoopst is en de milieu- en arbeidsomstandigheden meestal het slechtst zijn? Het begrip invoerplafond houdt al gesleep in, het afval komt over de grens naar ons toe. Waarom is de heer Boelhouwer daarvoor? Dit kan toch betekenen dat onze afvalverwerkingsinstallaties bijvoorbeeld Duits afval gaan verwerken en Nederlands afval zullen storten, want er mag nog steeds gestort worden. Zulke rare verhoudingen ontstaan er dan.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Volgens mij heb ik een duidelijk antwoord gegeven, maar de heer Poppe luistert niet goed. Kamerleden komen nog wel eens hier en daar en dan stuiten zij soms op merkwaardige dingen. Ik wil dit nog even zeggen ter verzachting van het flexibel invoerplafond. De verbrandingsinstallatie in Enschede kan slechts uit een halve cirkel afval betrekken, doordat zij aan de grens staat. Dit is toch ook wel weer een beetje raar. Er kan overal met een hele cirkel worden gewerkt, maar bij Twence slechts met een halve cirkel.

De **voorzitter**: Nee, mijnheer Poppe, u hebt nu een paar vragen kunnen stellen en de antwoorden van de heer Boelhouwer worden niet minder kort. Het woord is nu aan mevrouw Vietsch.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Het voorstel voor een invoerplafond dat nu voorligt, bevat veel bureaucratie. Ik kan me niet voorstellen dat de fractie van de Partij van de Arbeid voor zo veel bureaucratie is. Ik begrijp dat de heer Boelhouwer voorstander is van een invoerplafond, maar is hij dan ook van mening dat in ieder geval die bureaucratie moet worden teruggedrongen?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ach mevrouw Vietsch, laat ik daarover het volgende zeggen. Iedereen is tegen bureaucratie, maar wij moeten elkaar ...

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Daarom ben ik ook tegen het invoerplafond.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dat bedoel ik nu juist. Zo wordt op een gegeven moment alles aan alles gelinkt en zo wordt het een groot verhaal. De minister acht dit instrument nodig, maar zij gebruikt het niet. Ik heb gezegd: zorg er nu voor dat dit instrument er is opdat het gebruikt kan worden als het nodig is. Mevrouw Vietsch wil dat niet, de fracties van de

ChristenUnie en de VVD ook niet en zij wijzen vooral op de bureaucratie. Wij denken daar anders over. Als de minister dat instrument wil gebruiken als het nodig is, moet zij dat ook doen. Zij zou over dit instrument moeten kunnen beschikken en daarom heb ik haar aangeraden om – als zij het niet van de Kamer krijgt – ervoor te zorgen dat het op de plank ligt opdat het binnen drie maanden kan worden ingevoerd als het echt nodig is.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Dit betekent dus dat de heer Boelhouwer zegt dat het formeel wordt ingevoerd, maar dat de bureaucratie, het invullen van formulieren door bedrijven, niet nodig is tot er werkelijk consequenties moeten worden getrokken?

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Ik vind het fantastisch dat ik nu mevrouw Vietsch ook op mijn lijn krijg en dat zij het ermee eens is dat er iets kant en klaar op de plank moet liggen wat kan worden ingevoerd als het echt nodig is.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Nee, ik heb gevraagd naar de mening van de heer Boelhouwer.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dit is mijn mening en ik ben blij dat mevrouw Vietsch dit met mij eens is.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Dat heeft de heer Boelhouwer verkeerd begrepen.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat de heer Boelhouwer verder gaat met zijn betoog.

De heer **Poppe** (SP): Ik heb nog een klein vraagje naar aanleiding van de opmerking van de heer Boelhouwer over de halve cirkel van Twence en de AVI in Enschede. Zijn wij het met elkaar eens – dit zou heel interessant zijn voor de beleidsmedewerkers en de minister – dat de fracties van de Partij van de Arbeid en de SP vaststellen dat er een bepaalde afstandsmaat moet zijn voor het vervoer van afval naar verwerkers? Niet het laagste putje opzoeken dat het goedkoopste is, maar het dichtstbijzijnde. Uit Duitsland zou dat Twence kunnen zijn als die afstanden op Europees niveau worden bepaald.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Dit is misschien een interessante optie voor de minister en ik speel die graag aan haar door. Ik geef er geen antwoord op. Ik weet niet precies welke bureaucratische consequenties dit zal hebben. Ik vind dit op zich een interessante gedachte. Gezien de tijd zal ik het hierbij laten. Ik heb mijn belangrijkste punten wel gemaakt.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. In tegenstelling tot de normale gang van zaken zal ik mij aan de agenda houden. Ik zie de verbazing. Ik begin met de sloopschepen. Wij praten al tien jaar over de ellende van de sloopschepen op de Aziatische stranden. Ik heb enige tijd geleden een voorstel gedaan voor een verplichte uitvaartverzekering. Ieder schip zou een uitvaartverzekering moeten afsluiten. Nu heb ik gezien dat dit begrip is overgenomen in de brief van de minister. Daarover ben ik zeer verheugd. Het wordt nu ook wel sloopfonds genoemd; dat mag van mij ook. Dankzij de inbreng van de Europese fractie van de SP is dit in het groenboek teruggekomen. Wij hebben ook een gesprek gevoerd met de rapporteur. De minister maakt het in haar brief echter ingewikkelder dan nodig is onder het motto «producentenverantwoordelijkheid». Dat wil zij inbrengen in Brussel. Die producenten zijn reders, slopers, overheden, bouwers, vervoerders, verladers. Dit wordt helemaal niets. In dit geval

moet je niet praten over producentenverantwoordelijkheid. Iemand bouwt een schip en dat wordt gedurende zijn levensduur misschien wel honderd keer verkocht. Dit is veel te ingewikkeld.

Ik doelde op een uitvaartverzekering per schip, per gevaren zeemijl in relatie tot het tonnage. Dit zou beheerd kunnen worden door het Lloyd's Register of Det Norske Veritas, die trouwens ook samenwerken. De minister spreekt over «normadressanten». Zou het Lloyd's Register, als dat het fonds zou beheren, zo'n normadressant zijn?

In het Europese groenboek wordt gesproken over een onderzoek naar een mogelijk sloopfonds of een uitvaartverzekering, zij het op vrijwillige basis. Dit staat ook in de brief van de minister. Dat wordt natuurlijk ook helemaal niets! Je kunt geen afspraken maken met half criminele rederijen die alleen maar oude schepen opkopen om nog een paar reisjes te maken en ze dan met zo veel mogelijk winst op een strand te zetten. Ik ben echter blij dat de minister heeft gesproken met stakeholders – ik weet niet wie dat zijn, maar zij zijn er blijkbaar – en dat die wel iets voelen voor zo'n systeem. Dat is een stap vooruit.

De minister schrijft dat de Europese Commissie in het najaar van 2008 – dat is volgens mij nu – komt met het resultaat van het onderzoek naar zo'n uitvaartfonds. Wanneer kunnen wij dit verwachten? Kan het onmiddellijk vergezeld gaan van het commentaar van de minister opdat wij het hier kunnen bespreken? Zo komt er schot in de zaak en zijn wij niet weer tien jaar verder terwijl in de tussentijd de hele vloot van enkelwandige tankers al is gesloopt op Aziatische stranden.

Het IMPEL-rapport is het resultaat van een gezamenlijk onderzoek van veertien lidstaten naar het grensoverschrijdend transport van afval per schip. Dat is goed; wij zijn altijd voorstander van samenwerking. Het is goed dat Nederland het voortouw heeft genomen. Bravo! Wij zijn echter niet zo blij met de resultaten. Er wordt nog veel illegaal gesjouwd met afval en de verschillen in handhaving zijn groot tussen de lidstaten. Ik ben niet verbaasd over dat gesjouw met illegaal afval. Ik geef een citaat uit het rapport van de commissie-Van Traa (1 februari 1996, rapportage over de afvalverwerkingsbranche): «De maatschappelijke, economische en juridische omgeving is zo georganiseerd dat kan worden gesproken van een gelegenheidsstructuur voor criminaliteit. De gelegenheid maakt de dief. Er valt veel te verdienen en die verdiensten kunnen nog veel hoger zijn als verwerking niet volgens regels gebeurt.» Dit is nog steeds zo. De minister zou het onderzoek van de commissie-Van Traa dat door hoogleraar Fijnaut is uitgevoerd voor de afvalbranche, nog eens goed moeten lezen. De storting van ICT-afval in Ghana heeft hiermee te maken, met het criminele gehalte van de afvalbranche. Dit geldt natuurlijk niet voor iedereen en voor sommigen maar een klein beetje, maar voor anderen een heleboel. Een bedrijf dat voor 90% goed werkt, kan altijd nog voor 10% sjoemelen. Dit kan veel opleveren en het is aantrekkelijk om dit te doen. Dit constateerde de heer Fijnaut al in 1996.

Ik lees in het antwoord op de vragen dat illegale afvaltransporten die worden onderschept, worden teruggestuurd. Dan denk ik: en dan? Daarom doe ik de minister een voorstel en ik krijg daarop graag een concrete reactie. Als er illegale afvaltransporten worden onderschept die echt niet bedoeld zijn voor een goede behandeling – dus geen vergissinkje of een verkeerd ingevuld papiertje, want dat kan voorkomen – dan moeten die worden geconfisqueerd, verwerkt op een milieuverantwoorde wijze zoals de Staat dat wil en moet de rekening bij de vervoerder worden ingediend, degene die betrapt is. Ik verwacht dat dit het criminogene gehalte van de branche zal verlagen.

In Nederland en de direct omliggende landen zijn technieken genoeg beschikbaar om afval te verwerken. De minister heeft tijdens een vorig algemeen overleg toegezegd dat zij zou reageren op plannen voor zogenaamde 3R-recycling. Dit is een recycling tot op moleculair niveau. Er zijn

mensen bij de minister op bezoek geweest. Ik krijg graag een reactie, want dit schijnt echt iets te zijn.

Ik heb de vuistregels voor groenelijstafvalstoffen gelezen en ik word er niet vrolijk van. Groenelijststoffen zijn stoffen die zo over de grens mogen, omdat ze milieuvriendelijk zijn. Als er echter tussen die stoffen iets zit dat fout is, is er geen sprake van groenelijststoffen maar misschien wel van gevaarlijk afval. Als er andere stoffen worden gevonden, wordt de vraag gesteld of er sprake is van verontreiniging van een schone partij of van een vuile partij met een beetje schoon. Als iemand zegt groenelijstafvalstoffen te transporteren, staat op de transportlijst wat er in die partij zit. Als de inspectie dan andere stoffen vindt die daarin niet thuishoren, kan dit een onbedoelde verontreiniging zijn, maar het kan ook zijn dat men bij iedere trip een klein beetje vuil bijvoegt. Op jaarbasis raak je zo aardig wat kwijt; crimineel handelen dus. Is de minister bereid, deze onduidelijkheid weg te nemen? Als in een transport van groenelijststoffen stoffen worden aangetroffen die niet in die categorie thuishoren, zou de partij geconfisqueerd moeten worden en moeten worden verwerkt op kosten van de transporteur. Zou op deze manier niet beter een einde kunnen worden gemaakt aan al die illegale afvaltransporten die wij jaar in jaar uit zien?

Voor de handhaving hebben wij geen dikke draaiboeken of lijsten nodig zoals nu zijn opgesteld voor afval van de scheepvaart. Ik pleit voor eenduidige handhaving en eenduidig optreden. Deugt het niet, dan volgt gelijk inbeslagname. Er moet een eenduidige inspectie zijn die kan ingrijpen. Minstens zo belangrijk is de kwaliteit van de handhavers, maar de commissie-Mans schrijft over rampzalige toestanden bij de VROM-Inspectie. Daarover moeten wij het nog maar eens hebben bij het volgende algemeen overleg over handhaving.

Voorzitter: Boelhouwer

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Ik begin met de EVOA. Dit is een onderwerp dat ons allen zwaar op de maag ligt. Het is helder dat wij niet willen dat onze troep in verre werelddelen wordt gedumpt. Dat is een helder uitgangspunt waarover afspraken zijn gemaakt in Europa. Dit blijft keihard boven tafel, want uit onderzoeken blijkt dat er veel mis is. Daaruit blijkt ook dat Nederland veel meer doet dan andere landen, maar in het totaal zit het niet goed.

Als je die onderzoeken vergelijkt, komt de vraag op in hoeverre wij in Europa hetzelfde doen. Als andere landen minder doen, betekent dit niet dat wij minder moeten gaan doen, maar je moet dan wel in Brussel gaan praten over een betere aanpak. Als je dit niet doet, verdwijnt de rommel naar de landen waar het minst wordt gecontroleerd. Dat willen wij toch niet hebben? Wil de minister in Brussel aanklaarten dat ook andere landen dit steviger aanpakken? Daar gaat het mij om.

Uit het rapport blijkt dat er veel mis is. Dit blijkt ook uit de benadering van het onderwerp. Wij hebben het inmiddels over «vuistregels»; er komen steeds meer woorden bij in dit verband. Wat stelt dit nu allemaal voor? Ik heb bemerkt dat er met het bedrijfsleven is gesproken, maar dat zegt dat er te weinig is besproken. Ik ben niet tegen stevige vuistregels, maar dan moet je er wel voor zorgen dat het systeem werkt, ook in andere landen. Dit is voor mij essentieel.

Ik kan kort zijn over het flexibel invoerplafond.

De heer **Poppe** (SP): Mevrouw Neppéus zegt dat het overal hetzelfde moet zijn en pleit voor een level playing field. Ik vind dat eigenlijk onzin. Wij moeten ervoor zorgen dat ons afval goed wordt verwerkt. Andere landen moeten dat ook doen, maar ze hebben een eigen verantwoordelijkheid. Als er bijvoorbeeld in Duitsland andere normen worden gehanteerd, moeten wij niet onze normen daaraan aanpassen. Wij zorgen ervoor dat

het hier goed gebeurt. Dat level playing field speelt bij afval dus geen rol. Afval zoekt altijd het laagste putje en is geen vrije handel. Wil mevrouw Neppérus een vrijhandel in afval of is zij van mening dat het begrip level playing field in dit kader niet zo'n belangrijke rol speelt?

Mevrouw **Neppérus** (VVD): Ik zal maar herhalen wat ik eerder heb gezegd. Als andere landen het niet goed doen, moeten wij het niet minder gaan doen. Ik zeg er wel bij dat je dan in Brussel moet gaan praten om te bereiken dat andere landen het ook beter gaan doen, want anders gaat de rommel die wij niet in verre landen willen dumpen, via die landen toch daarnaartoe. Daar gaat het om. Nederland is er mee bezig en wellicht kan het nog een tandje harder, maar de Nederlandse VROM-Inspectie is er mee bezig. Dan moet je als andere landen het minder doen, niet achteroverleunen, maar moet je met die andere landen gaan praten en aan hen vragen: hoe zit dat.

Ik probeer opnieuw iets te zeggen over het flexibel invoerplafond. In ieder debat over dit onderwerp heb ik gezegd dat ik nog steeds niet inzie dat er zo'n plafond moet komen. Het staat ook haaks op hetgeen wij eerder hebben afgesproken. De minister is standvastig en ik heb altijd veel waardering voor standvastigheid, maar op dit punt zou ik toch graag wat meer beweging willen zien. De minister komt nu met iets wat niet nodig is. Los daarvan levert het weer bureaucratie op, maar ik kijk altijd eerst of iets nodig is en dit is naar mijn mening niet nodig.

Ik kom nu op de handhaving van de afvalstoffen zeescheepvaart. De gebeurtenissen met de Proba Koala waren zeer triest en iedereen heeft gezegd dat dit niet meer zou moeten kunnen voorkomen. Er is een draaiboek op tafel gekomen waar veel in staat en dat van goede wil getuigt, maar het is een heel lange lijst. Ik vraag mij af of men dan nog wel adequaat kan optreden. Vanochtend hoorde ik in het nieuws een officier van justitie – hij heet ook Craemer, maar dan met ae – die zei dat het allemaal niet goed gaat en dat er meer met andere landen moet worden gesproken. Mijn eerste reactie is dan: heeft de heer Craemer zich wel bij de minister gemeld? Het lijkt mij namelijk handig dat mensen met een ambtelijke status zich bij hun bazen melden. Die politieke bazen zullen hopelijk wel naar hen luisteren. Is dit bekend bij de minister? Wat is haar reactie daarop? In haar brief staat dat er stappen voorwaarts zijn gezet en dat een proef heeft uitgewezen dat een schip vol ellende kon worden tegengehouden, maar volgens deze officier van justitie zou het toch ook weer mis kunnen gaan. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister. Nu wij het toch over rommel en afval hebben, wil ik ook nog iets zeggen over de Otapan. Ik begrijp dat er nu een verhaalprocedure is ingesteld. Welke kans van slagen heeft die procedure? Ik zeg hierbij dat dit een lange voorgeschiedenis heeft die teruggaat naar de tijd voordat de minister was aangetreden, maar zij is nu de verantwoordelijke bewindspersoon en daarom stel ik haar nu toch deze vraag.

Voorzitter: Neppérus

Antwoord van de minister

Minister **Cramer**: Voorzitter. Er zijn mij verschillende vragen gesteld over de punten die vandaag op de agenda staan. Ik zal eerst ingaan op IMPEL, dan op de vuistregels, dan op het Draaiboek handhaving afvalstoffen, dan op het Groenboek sloopschepen en ten slotte zal ik nog wat losse vragen beantwoorden.

Mijn eerste blokje heeft dus betrekking op IMPEL. Belangrijk is natuurlijk dat de EVOA een rechtstreeks Europees werkende verordening is die zicht biedt op het grensoverschrijdend overbrengen van afvalstoffen. Daarmee zijn wij er natuurlijk nog niet, want het gaat vooral om de handhaving van de EVOA. Dat vind ik heel belangrijk, want de kans op illegale export van

afvalstoffen moet kleiner worden. Afval moet veilig en duurzaam worden verwerkt. Mijn prioriteit bij de handhaving van de EVOA ligt op dit moment natuurlijk vooral bij die landen waar goede verwerkingsmogelijkheden ontbreken of aanmerkelijk minder zijn dan in Nederland. Dit zijn met name de niet-OESO-landen. Nederland is een van de actiefste deelnemers aan de internationale projecten om dit hele systeem enigszins onder controle te krijgen. Wij zijn eigenlijk iedere keer de trekker om er zodoende voor te zorgen dat niet alleen in Nederland, maar ook in de rest van Europa en elders in de wereld veel actiever wordt gehandhaafd. Daarvoor is natuurlijk een reden. De Rotterdamse haven is groot en de export van afval is in de afgelopen jaren sterk toegenomen door de groei van de mondiale handel. Veel van het via Rotterdam te exporteren afval komt uit andere Europese landen. Wij moeten zorgen voor een gemeenschappelijke Europese aanpak, want anders ontstaat er nooit een gesloten systeem. Het IMPEL-TFS Enforcement Actions Project is een van de meest concrete en succesvolle projecten die in gang zijn gezet. Ik ben erg enthousiast over die aanpak. Wij zijn er natuurlijk nog lang niet. Wij trekken eraan, maar daarmee is de zaak natuurlijk nog niet sluitend. Er worden nu door heel Europa controles uitgevoerd en er is sprake van uitwisseling tussen de inspecteurs van verschillende landen. Inmiddels zijn er samenwerkingsverbanden ontstaan. Die zijn heel belangrijk, want daardoor weet men elkaar op Europees niveau te vinden. De noodzaak en urgentie van handhaving worden steeds meer in veel andere Europese landen onderschreven. In die zin is er een stap vooruit gezet. Die is zichtbaar geworden door het grote aantal landen dat participeerde in het project, 25. Er worden steeds meer landen actief op dit gebied. De rapportage laat natuurlijk wel zien dat wij er nog niet zijn. Er is nog een lange weg te gaan voordat het Europese handhaveningsniveau gelijk is aan het Nederlandse of op zijn minst net zo goed. Dit vergt ook veel bestuurlijke en politieke aandacht. Ik zorg ervoor dat dit in Europa heel nadrukkelijk op de agenda blijft staan. In Nederland wordt verhoudingsgewijs heel intensief gecontroleerd in een goede samenwerking tussen de VROM-Inspectie, de douane, politie en andere autoriteiten. Ik heb mijzelf de vraag gesteld wat Nederland nog meer kan doen naast wat er al in gang is gezet. De Europese Commissie steunt het project zowel financieel als politiek, maar er moet naar mijn mening nog meer gebeuren. De vragen van de heer Boelhouwer, mevrouw Neppérus en de heer Poppe sluiten hierbij aan. Zij vragen of wij niet nog meer kunnen doen. Ik heb hierover contact met de Europese Commissie opdat wij nog beter kunnen monitoren en evalueren welke handhaveningsinspanningen de Europese lidstaten leveren en hoe die kunnen worden uitgebreid. Ik heb mij voorgenomen om tijdens de eerstkomende Milieuraad de Europese Commissie concreet te vragen om haast te maken met het organiseren van een high management meeting en een rapportage op te stellen van de stand van zaken van de handhaving van de EVOA binnen de Europese lidstaten. Dit maakt het net iets scherper dan met elkaar samenwerken en streven naar verbetering, want zo probeer je ook controle te krijgen op de stand van zaken. Dit zal ik tijdens de volgende Milieuraad aan de orde stellen.

De heer **Poppe** (SP): De minister legt omstandig uit hoe goed het allemaal is. Ik heb dat ook in mijn inbreng bevestigd. Het is goed dat er veertien lidstaten meewerken en dat er kennis wordt uitgewisseld. Dat is allemaal prachtig, ga zo voort en blijf het voortouw houden! Dat hoeft de minister eigenlijk niet uit te leggen; volgens mij snappen wij dit allemaal. Ik heb een concrete vraag gesteld naar aanleiding van het antwoord van de minister op onze vragen, onder andere op mijn vraag wat er gebeurt als iets duidelijk niet deugt. Het antwoord is dat het dan wordt teruggestuurd. Ik heb voorgesteld dat dit één keer gebeurt en dat de partij de tweede keer in beslag wordt genomen en verwerkt op kosten van de afzender. Dan

leren ze het wel af te sjoemelen met de samenstelling van de partij in relatie tot de vrachtbrieven. Zo kunnen criminogene factoren worden bestreden. Dus gewoon: no nonsense. Zo sprak iemand van de CDA-fractie vroeger, was dat niet de heer Lubbers? Zoals een gemeente moet doen met een huisbaas die het huis verwaarloost. Je krijgt een aanschrijving: je moet binnen drie maanden opknappen en anders doen wij het. Wat gaat de minister daarmee doen?

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, ik denk dat de minister nu wel kan antwoorden.

Minister **Cramer**: De heer Poppe loopt al vooruit op een antwoord dat ik nog wil geven op onder andere zijn vraag. De illegale zendingen zijn natuurlijk een probleem en wij maken ons daarover zorgen. De EVOA schrijft voor dat illegale afvaltransporten worden teruggestuurd naar het land van herkomst en dat de eigenaar aansprakelijk blijft. Dit weet de heer Poppe ook heel goed. Zo is de wet en die moet op adequate wijze worden uitgevoerd.

De heer **Poppe** (SP): Dat is één, dat is nu de wet. Ik dring erop aan dat de minister zich ervoor inzet dat die zodanig wordt veranderd dat er na een waarschuwing inbeslagname kan volgen als hetzelfde bedrijf in het geding is. Dit is naar mijn mening veel actiever. Ik heb echter ook de vraag gesteld: en dan? Die vraag is niet beantwoord in de schriftelijke ronde. Het afval wordt teruggestuurd en dan? Het komt misschien drie dagen na de IMPEL-handhavingscampagne weer terug naar Rotterdam. Niemand kan garanderen dat dat niet gebeurt. Dit is veel te zwak. Terugsturen betekent een ritje van 120 kilometer.

Minister **Cramer**: Ik heb de vraag van de heer Poppe in wezen al beantwoord. Het afval wordt teruggestuurd naar het land van herkomst en de eigenaar blijft aansprakelijk. Hij wordt daarop aangesproken.

De heer **Poppe** (SP): En dan is het binnen vier dagen weer terug.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, u hebt nu voldoende gesproken. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Cramer**: De heer Poppe had nog een andere vraag. In een wisseling van woorden – niet een woordenwisseling, dat zou een verkeerde interpretatie zijn – met de heer Boelhouwer sprak hij over de maximale afstanden voor afvaltransporten. Wij hebben daarover al eerder gesproken. De grenzen zijn niet dicht en de afstanden zijn niet te bepalen. Dat kan gewoon niet. De grenzen zijn open voor brandbare afvalstoffen. Dat is nu eenmaal zo bepaald, maar het gaat om de controle en de handhaving. Mevrouw Vietsch heeft gevraagd of de controle in de haven van Rotterdam niet te streng is ten opzichte van andere Europese havens. Zij vraagt of dit schadelijk is voor de concurrentiepositie. De haven van Rotterdam is een belangrijke schakel in de keten van verwijdering van afvalstoffen. Een groot deel, zo'n 50%, van het afval dat de EU verlaat, heeft Rotterdam als laatste haven. Dat is echt heel veel. Jaarlijks wordt er zo'n 12 miljoen ton afval uit Nederland geëxporteerd dat voor een groot deel uit andere landen afkomstig is. Wij kunnen onze verantwoordelijkheid dus niet ter zijde leggen. Gerichte handhaving op de export van afvalstoffen buiten de EU is een «unique selling point» voor zeehavens. De haven van Rotterdam profileert zich nadrukkelijk als een Europese afvalhaven die scherpe controles uitoefent. Dit is ook van belang voor de goedwillende bedrijven die voordeel hebben bij een haven waarvan zij kunnen zeggen dat de zaken er goed geregeld zijn. Die bedrijven zijn dan niet de dupe. Die willen ook dat de rotte appels worden verwijderd.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Ik vind het altijd wat negatief klinken als er wordt gezegd dat Rotterdam de grootste afvalhaven is. Afval is natuurlijk ook een grondstof en het is de vraag wanneer er sprake is van afval en wanneer van een grondstof. Ik vind het goed dat Rotterdam ook een grondstoffenhaven is. Wat natuurlijk wel een rol speelt, is dat goede bedrijven er geen last van mogen hebben, want als goede bedrijven er last van hebben, krijgen wij meer slechte bedrijven en zijn wij in totaliteit slechter af. Daarom pleit mijn fractie voor een level playing field. Zorg dat er eerlijk wordt gewerkt en dat er geen grote verschillen zijn. Kijk toch een beetje wat je doet. Zorg ervoor dat de goede bedrijven daarvan in ieder geval niet al te veel last hebben. Ga daar gericht mee om.

Minister **Cramer**: Ook ik acht het van groot belang om een level playing field te realiseren. Het level playing field wordt verstoord door het ontbreken van een gelijke handhavingsdruk. Daarom moeten wij er in Europees verband voor zorgen dat het overal op dezelfde manier wordt geregeld en dat de controle en handhaving adequaat zijn. Dat was het eerste deel van mijn verhaal. Dit laat onverlet dat wij in Rotterdam moeten zorgen voor goede handhaving en controle. Zo ondervinden «de goeden» geen schade van «de slechten» en krijgen zij geen negatief imago vanwege controles die niet goed genoeg zouden zijn.

De **voorzitter**: Mijnheer Poppe, ik ken iedereen vier interrupties toe. U begint nu aan uw tweede interruptie. Daarmee ben ik al heel mild.

De heer **Poppe** (SP): Een gelijk speelveld, een «level playing field» in het niet-Nederlands, vind ik voor afval onzin. Bij een product dat men aan de man wil brengen, kan ik mij er iets bij voorstellen. Bij afval gaat het echter om iets wat mensen kwijt willen. Zij zoeken het goedkoopste putje. Daarbij treedt nauwelijks concurrentie op. Men zoekt gewoon de goedkoopste lijn. Als wij in Rotterdam met onze VROM-inspecties streng optreden, dan is het mogelijk dat afvalstromen uit Polen, Duitsland, Tsjecho-Slowakije of weet ik waarvandaan via Le Havre of Oostende enzovoorts zullen lopen. Rotterdam is door zijn infrastructuur echter heel sterk. Dat zal dus niet zo snel gebeuren. Waarom hebben wij het in dit verband over een level playing field? Wij zijn de grootste doorvoerhaven voor afval in Europa. Wat is erop tegen dat wij gewoon streng handhaven? Vervolgens geven wij natuurlijk het voorbeeld aan andere landen: doe het ook zo! Dat is logisch. Daar ben ik voor.

Minister **Cramer**: Het gaat er nu net om dat wij op Europees niveau zorgen voor een gelijke handhaving. Punt! Dat is mede in het belang van de bedrijven die naar niet-OESO-landen exporteren. Zo kunnen wij ervoor zorgen dat dit op een verantwoorde wijze gebeurt.

De heer **Poppe** (SP): Wat is «een verantwoorde wijze»? Gewoon streng?

Minister **Cramer**: Dat is de wijze waarop wij het al de hele tijd doen. Nederland trekt er verschrikkelijk hard aan. Wij lopen voorop in Europa.

De heer **Poppe** (SP): Dus niet terugsturen, want dan weet je nog niet waar het blijft.

Minister **Cramer**: Nee, natuurlijk niet, mijnheer Poppe! Mevrouw Vietsch en de heer Boelhouwer vroegen wat ik doe met de aanbevelingen aan de Europese Commissie in het rapport Enforcement Actions I. Drie van de aanbevelingen uit dat rapport, die ik ten dele al heb genoemd, zijn belangrijk. De eerste betreft een vervolgproject op IMPEL-TFS, Enforcement Actions II. De tweede aanbeveling betreft meer training en kennisoverdracht. In sommige delen van Europa bestaat nog echt een kennis-

achterstand. De derde aanbeveling is, te stimuleren dat de Europese Commissie haar rol bij monitoring en evaluatie van handhavingsspanningen door de lidstaten verder vergroot. Namens Nederland zal ik daarin een actieve rol spelen. Ik zal het aanklaarten op de volgende Milieuraad. Aan deze aanbevelingen zal ik als eerste aandacht besteden. Ik kom op het rapport met de vuistregels. Met vuistregels wordt helderheid geschapen over verschillende soorten lijsten, in dit geval de groene en oranje. Dat draagt bij aan transparantie voor alle partijen. Het is van groot belang om zulke vuistregels in goede harmonie op te stellen. Ik ben blij dat dit product er ligt. Zo komen wij een stapje verder. De heer Poppe gaf aan dat met zulke vuistregels nog niet meteen klip-en-klaar helder is hoe het met alle illegale transporten staat. Hij vroeg tevens of de groenelijststoffen in Nederland kunnen worden verwerkt. Dat hangt samen met de vraag welke stoffen kunnen worden teruggestuurd. Hierop ben ik al ingegaan. Als in groenelijststoffen te veel verontreinigingen voorkomen, worden ze door de VROM-Inspectie tegengehouden en teruggestuurd naar het land van herkomst. Met de vuistregels kunnen wij duidelijker bepalen met welke stoffen wij te maken hebben en kunnen wij adequater handelen. Dat is het enige wat met de vuistregels beoogd wordt. Meer moet je daarvan niet maken, maar ook niet minder.

De heer **Poppe** (SP): Ik vind dat slappe hap. Ik weet met wat voor wereld wij te maken hebben. Ik heb zo-even de criminoloog Fijnaut geciteerd. Als een lading die niet overeenkomt met de papieren en waarin schadelijkere stoffen zitten dan volgens de groene lijst mag, wordt teruggestuurd, kun je er donder op zeggen dat men een week later weer een ritje doet. De pakkans is namelijk miniem. Dan zit hetzelfde spul erbij, met dezelfde papieren. Waarom bekijkt de minister niet of er in de Nederlandse regelgeving mogelijkheden zijn om na één eerdere waarschuwing lading in beslag te nemen? Dan wordt die verwerkt volgens de in Nederland bestaande milieuhygiënische voorwaarden op kosten van de transporteur. Waarom niet? Waarom gebeurt het niet op een glasharde manier? Als de lading wordt teruggestuurd naar Duitsland, gaat die weer 100 km illegaal over de weg. Daar moet je niet verantwoordelijk voor willen zijn.

Minister **Cramer**: Ik moet in mijn antwoorden in herhaling vervallen, mijnheer Poppe. Het gaat om Europese regelgeving. Als de door u beschreven situatie zich voordoet, blijft de eigenaar aansprakelijk en wordt het afval teruggezonden naar het verantwoordelijke land van herkomst.

De heer **Poppe** (SP): En een week later is het weer terug?

Minister **Cramer**: Dan gebeurt het opnieuw. Dan wordt het weer teruggezonden. Dan houdt men uiteindelijk wel op. Ik kom op het Draaiboek handhaving afvalstoffen van de zeescheepvaart. Daarover stelde in het bijzonder mevrouw Neppéus vragen in verband met de zaak Probo Koala. Zij wilde weten hoe wij zulke catastrofes kunnen vermijden. Het gaat om zeer kwalijke zaken. Wij zijn nu een eind verder. Wij hebben een draaiboek, waarmee in de praktijk is gewerkt. Er zijn pilots uitgevoerd en de werkwijze is getoetst. Uit dit alles blijkt dat wij met dit draaiboek heel goed aan de slag kunnen. Het blijft echter mensenwerk. Wij zullen moeten blijven hameren op het goed toepassen van alles wat in dat draaiboek staat. Eind juni heb ik de Kamer gerapporteerd over de stand van zaken bij de pilots. Zoals ik eerder heb toegezegd, zal ik de Kamer binnenkort verder informeren over het totale pakket aan verbeteracties naar aanleiding van het incident met de Probo Koala. De heer René Craemer, hoofd van het functioneel parket, heeft aangegeven dat dit een probleem zal blijven. Ik ben het absoluut met hem eens dat het een complexe zaak blijft. Dat laat onverlet dat wij alles in het werk

stellen om in ieder geval de procedures zo helder mogelijk te maken, zodat wij goed weten wie wanneer in actie moet komen. Het draaiboek geeft een enorm goede basis om adequater dan voorheen te handelen. Internationaal zullen wij dit natuurlijk verder uitdragen. Zo zullen wij ook tot samenwerking komen.

De vragen over het Groenboek sloopschepen betroffen vooral de producentenverantwoordelijkheid. Conform de toezegging aan de Kamer tijdens het algemeen overleg over sloopschepen van 26 september 2007 heb ik in Brussel aangegeven dat Nederland hecht aan producentenverantwoordelijkheid of een ander economisch instrument dat recht doet aan het principe «de vervuiler betaalt». Wij hebben ook gesproken over een «uitvaartverzekering» of een sloopfonds. Het gaat ons erom dat er een economisch instrument komt. De kwestie is alleen wat voor instrument dat moet worden. Bij de Europese Commissie hebben wij erop aangedrongen om de mogelijkheid van zo'n economisch instrument te onderzoeken in het licht van producentenverantwoordelijkheid. De aansprakelijkheid ligt immers bij de producent. Wat is dan de beste vorm van economische sturing? De resultaten van het door de Europese Commissie ingestelde onderzoek hebben wij nog niet. Wij zullen de Kamer zeker informeren over deze resultaten zodra wij daarover beschikken. Ook de algemene strategie voor sloopschepen van de Europese Commissie is er nog niet. Deze wordt in het najaar van 2008 verwacht, dus uiterlijk in december. Het is natuurlijk van belang dat wij deze strategie zo snel mogelijk krijgen. Daarna zullen wij hierover onmiddellijk naar de Kamer terugkoppelen.

In Nederland hebben wij twee workshops met nationale stakeholders gehouden om de potentiële economische instrumenten te verkennen, dit conform mijn toezegging aan de Kamer in verband met de producentenverantwoordelijkheid en de uitvaartverzekering of een soortgelijk sloopfonds. Ik heb hierover in juli een brief aan de Kamer gestuurd, waarin ik heb aangegeven dat de stakeholders in principe positief staan tegenover een economisch instrument. Dat is alweer een stapje verder. Belangrijker dan een indirecte invulling is dat ergens in de keten van nieuwbouw tot sloop van een schip een organisatie verantwoordelijk is voor de eindfase van een schip. Gezien de positieve restwaarde van een sloopschip – daarin zit namelijk veel waardevol materiaal, met name metaal – ligt een sloopfonds niet direct voor de hand. Het is dus nog een puzzel wat voor type economisch instrument kan worden ingezet om ons gezamenlijke doel te bereiken. In een brief aan de Kamer heb ik aangegeven dat de kennis die is opgedaan tijdens de workshop, ingebracht wordt in Europa.

De heer **Poppe** (SP): De minister legt uit wat in de brief staat. Die brief heb ik gelezen. Dat weet ik dus allemaal. Als het gaat om producentenverantwoordelijkheid, vind ik dat de eigenaar van het schip verantwoordelijk is. In de levensduur van een schip kunnen dat er tientallen zijn. Dan spreek je eigenlijk niet over producenten. Wat bedoelt de minister precies met producenten? De eigenaar van het schip? Het geld voor het uitvaartfonds kan door de havenautoriteiten samen met de havengelden geïnd worden per schip in relatie tot de deadweight tonnage. Het beheer van dat fonds kan dan bijvoorbeeld door Lloyd's Register gedaan worden. Zou in zo'n geval Lloyd's Register of Det Norske Veritas, of een van dergelijke heel oude maatschappijen, hetzelfde zijn als wat de minister een «normadressant» noemt? Als de minister dat bedoelt, waarom volgt zij dan niet mijn voorstel? De uitvaartverzekering is al overgenomen, nu de rest nog.

Minister **Cramer**: Bij producentenverantwoordelijkheid gaat het inderdaad om de eigenaar van het schip. Daarover kan geen misverstand bestaan. Belangrijker dan een fonds of een uitvaartverzekering is dat iemand verantwoordelijk is voor het schip. Dat is wat ons betreft de «normadressant».

De heer **Poppe** (SP): De eigenaar is dus een normadressant? Niet degene die het geld ontvangt en dat beheert?

Minister **Cramer**: Het gaat erom dat iemand verantwoordelijk is voor het schip.

De heer **Poppe** (SP): Dat is dus de eigenaar, of de reder?

Minister **Cramer**: Ja.

Mevrouw Vietsch stelde een vraag over de sloopschepen. Deze betrof eveneens een fonds voor sloopschepen. Mijns inziens heb ik die vraag inmiddels beantwoord.

De **voorzitter**: Zo te zien heeft mevrouw Vietsch hierover toch nog een vraag.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Interessant is dat de minister aangeeft dat het eigenlijk niet om het geld gaat. De restwaarde is er immers. Het gaat om de milieuconsequenties. Volgens de minister is dat een puzzel. Zij is daar nog niet uit, als ik het goed begrijp. Het gaat blijkbaar niet om een sloopfonds, aangezien er genoeg geld is. Wat gaan wij dan aan het milieu doen? Langs welke lijnen denkt de minister, al is zij er dan nog niet uit?

Minister **Cramer**: Mevrouw Vietsch verwoordt het juist. Het punt is echter niet dat ik er nog niet uit ben. Het gaat erom dat de Europese Commissie nu aan het onderzoeken is hoe zij eruit moet komen, juist in het licht van het gegeven dat een sloopschip aan het eind van de levenscyclus wel degelijk een waarde heeft. De vraag is hoe wij dit gedurende de levensduur in de keten moeten organiseren. Dit wordt nu uitgezocht en daarover wordt ons binnenkort gerapporteerd. Wij denken in de richting die ik geschetst heb. Er zijn verschillende mogelijkheden. Tijdens de workshops die wij hebben gehouden, kwam informatie naar voren die in deze richting ging. Wij wachten met spanning de resultaten van het onderzoek van de Europese Commissie af. Pas als wij die hebben, kan ik ook zeggen wanneer zo'n sloopfonds er komt. Ik verwacht hierover in het najaar meer duidelijkheid, tenzij het toch ingewikkelder blijkt dan verwacht.

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

Minister **Cramer**: Mijnheer Poppe, u hebt al vier interrupties gehad. Is dit dus de allerlaatste?

De heer **Poppe** (SP): Klopt het dat de minister dat wetsvoorstel al heeft?

Minister **Cramer**: Nee.

Er zijn nog enkele vragen gesteld over het invoerplafond voor brandbaar restafval. Ook hierover hebben wij eerder met elkaar van gedachten gewisseld. Het flexibel invoerplafond is bedoeld om te kunnen ingrijpen als er te veel afval uit het buitenland komt. Wij kondigen het dus af op het moment dat het werkelijk nodig blijkt te zijn. Dat is de essentie en het typerende van de maatregel. Wij voeren dit plafond dus niet in. Uit sommige reacties proefde ik dat wij dat zouden doen. Nee, wij kondigen het pas af als dat nodig is. Deze maatregel zullen wij natuurlijk niet nemen als het niet nodig is. Dat heeft geen nut. De maatregel ligt wel op de plank, zeg ik in antwoord op de opmerkingen van mevrouw Neppérus, mevrouw Vietsch en de heer Boelhouwer. Binnen drie maanden is hij operationeel. Bureaucratisch is zo'n maatregel niet, want hij wordt pas van kracht als het echt nodig is. De zorg van mevrouw Vietsch hierover deel ik dus niet. Mevrouw Vietsch stelde een vraag over de publicatie van bedrijfsinformatie, waartegen beroep was aangetekend. Volgens de rechterlijke

uitspraak hebben wij onvoldoende onderbouwd dat naam, adres, woonplaats en milieu-informatie openbaar gemaakt moeten worden. Er is inmiddels beroep aangetekend. Wij wachten dat af. Ondertussen zullen wij onze openbaarmaking beter onderbouwen om dit soort zaken in de toekomst te vermijden.

De heer Poppe stelde een vraag over 3R-recycling. Ik moet hem het antwoord daarop op dit moment schuldig blijven. Ik heb niet paraat hoe ver wij daarmee zijn. Ik weet dat wij hierover eerder gesproken hebben. Indien hij dat wenst, kan ik hem hierover schriftelijk rapporteren.

De **voorzitter**: Ik neem aan dat de heer Poppe dat wel wil. Binnen twee weken zal de minister antwoorden.

Minister **Cramer**: Dat zeg ik toe.

Mevrouw Neppéus vroeg of er meer bekend is over de juridische procedure tegen de voormalige Mexicaanse eigenaar van de Otapan. Het is lastig om uitspraken te doen over het verloop hiervan. Voor kostenverhaal op de vorige Mexicaanse eigenaar voorzie ik een langdurig juridisch traject. Een schikking behoort eveneens tot de mogelijkheden. Daarover wordt de Kamer nader geïnformeerd wanneer wij meer weten.

Dit waren mijn antwoorden op de vragen van de commissie.

Nadere gedachtewisseling

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Voorzitter. Ik ben blij dat de bureaucratie waarschijnlijk tot het oneindige op de plank blijft liggen, omdat invoering waarschijnlijk – maar hierover zullen wij van mening blijven verschillen – niet nodig is. Dit is een aanvaardbaar compromis en ik dank de minister daarvoor.

Het hoger beroep tegen de uitspraak van de rechtbank Groningen over publicatie moeten wij inderdaad afwachten, ofschoon de rest van de EU ook niet publiceert. Voor het level playing field is dat wel bezwaarlijk. Als het ministerie het hoger beroep verliest, juist om deze reden, neem ik aan dat het ministerie ophoudt met deze publicaties en niet nog weer allerlei zaken begint.

De reden waarom mijn fractie hecht aan een level playing field, is dat goede bedrijven meer last hebben van dit soort maatregelen dan slechte bedrijven. Juist goede bedrijven moeten wij in de lucht houden, anders zijn wij verkeerd bezig. Dit gaat ook op in verband met afval. Afval heeft een heel negatieve bijklank, maar laten wij wel zijn, voor de rest van de wereld en vaak ook voor onszelf, is het een behoorlijk goede grondstof. Bij het invoeren van erts hebben wij een ander beeld dan bij het invoeren van afval, maar vaak komt het op hetzelfde neer. Ook dat wil mijn fractie nogmaals benadrukken. Wij moeten de zaak in dat perspectief zien en juist de goede bedrijven belonen om ervoor te zorgen dat het milieu er beter op wordt.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Is mevrouw Vietsch het met mij eens dat het feit dat afval handel is, nu net de kern van het probleem vormt? Als afval niets waard was, dan werd er niet mee gesleept en werd er niets mee gedaan. Het feit dat het handel is, veroorzaakt nu net de problemen waarover wij het vandaag hebben, of het nu gaat om schepen of om weet ik wat.

De heer **Poppe** (SP): Een deel van de handel wordt veroorzaakt door de wetgeving. Als strenge normen worden gesteld aan het verwerken van gevaarlijk afval, wordt het handel om dit afval te verplaatsen naar plekken waar de normen minder streng zijn. Een deel van de handel wordt door de wetgeving veroorzaakt. Dat moet ook. Dat is goed. Daarna moet echter wel streng gehandhaafd worden. Anders ontstaat een verkeerd effect.

Mevrouw **Vietsch** (CDA): Bij handel gaat het inderdaad om hergebruik van zaken. Anders worden die gewoon gedumpt of verbrand. Zelfs bij verbranden van afval kan in onze afvalovens goede energie worden opgewekt, iets wat in het buitenland vaak niet kan. Ik ben het er volledig mee eens dat misstanden voorkomen moeten worden, zoals die bijvoorbeeld in Italië bestaan. Wij hoeven niet eens de grenzen van de EU over. In Nederland hebben wij daarvan eveneens voorbeelden gezien, maar gelukkig gaat het nu een stuk beter. Ik wil dat het steeds beter blijft gaan, juist doordat wij de goede bedrijven niet dwars zitten maar stimuleren, en de slechte bedrijven afstraffen. De handhaving moet dan ook gericht zijn.

De heer **Boelhouwer** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar reactie op de gemaakte opmerkingen. Ik ben blij met de toezegging van de minister dat zij het EVOA-verhaal in de Milieuraad aan de orde zal stellen. Ik hoop dat dit ertoe leidt dat wij zo snel mogelijk Europese regelgeving krijgen, zodat handhaving, toezicht en dergelijke in alle landen op dezelfde effectieve manier kunnen plaatsvinden. Daar mankeert het op dit moment nog duidelijk aan.

Ik had gevraagd of de minister nog eens zou kunnen kijken naar hetgeen ik heb aangestipt in relatie tot Ghana, de inzameling van met name witgoed zoals die in Nederland gebeurt. Met de inzameling begint het allemaal, zeker bij dat soort producten. Denk aan ingeleverde computers die «een tweede leven» beginnen in Ghana. De benodigde stopcontacten ontbreken daar en daarom heeft men de snoeren er in Nederland maar alvast afgehaald. Een ander voorbeeld vormen de diepvrieskisten. Het zou goed zijn als de minister nog eens zou aangeven dat zij bereid is om daar verder naar te kijken en om ervoor te zorgen dat het in de keten niet zo fout gaat dat wij eens in de zoveel tijd geconfronteerd worden met verhalen zoals die uit Ghana van afgelopen zomer. Overigens merk ik uitdrukkelijk op dat in de keten ook veel goed gaat.

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden, maar ik ben daar niet tevreden over. Ter voorbereiding op dit debatje hebben wij natuurlijk alle stukken van de minister gelezen. Daaruit komen kritische vragen voort. Ik vind dat de minister veel meer op de kritische vragen moet ingaan in plaats van omstandig uit te leggen hoe goed alles gaat. Dat hadden wij immers al gelezen. Wij spreken hier zelden over wat goed gaat en vaak over wat fout gaat. Dat kan haast ook niet anders, want er gaat veel goed, en dat allemaal uit de doeken doen vraagt te veel tijd. Om mijn concrete vragen is de minister heen gezeild. Dat vind ik niet goed. Laat ik beginnen met IMPEL, de handhaving van regels voor afval dat via Rotterdam of andere havens per schip over de Europese grenzen wordt vervoerd. Daarmee wordt nogal wat gesjoemeld. Volgens de EVOA wordt dit afval in zo'n geval teruggestuurd. Ik wil weten wat er vervolgens mee gebeurt. De minister zegt twee of drie keer achter elkaar dat het wordt teruggestuurd, maar daar schiet ik niets mee op. Ik weet dan immers dat het afval na drie dagen weer op de rails staat en opnieuw in Rotterdam terechtkomt, misschien op een dag dat er toevallig minder of geen handhaving is. Ik vraag concreet aan de minister of zij de Kamer jaarlijks een overzicht kan verstrekken waaruit blijkt hoeveel transporten zijn aangehouden en teruggestuurd en welke transporteurs daarbij betrokken zijn. Als die transporteurs drie keer op zo'n lijst voorkomen, moeten zij naar mijn mening voortaan nooit meer door Nederland kunnen rijden zonder controle.

Mijn tweede opmerking betreft de groenelijststoffen en de vuistregels. Als het niet deugt, deugt het niet. Als in de papieren staat dat het om die en die stof gaat, maar er daarnaast iets anders in blijkt te zitten, hoeven wij ons niet af te vragen of het om een verontreiniging gaat, maar dan klopt die partij niet en gaat die terug. Als een binnenlands transport wordt aangehouden, ben ik zelfs van mening dat de lading in beslag moet

worden genomen en moet worden verwerkt op kosten van degene die gepakt is.

Tot slot, in relatie tot de sloopschepen heb ik vorig jaar de uitvaartverzekering genoemd. Ik heb de vraag gesteld of de minister het ermee eens is dat in de landen die meedoen zo'n uitvaartverzekering verplicht wordt gesteld, per rederij, per schip en per gevaren zeemijl, uiteraard in relatie tot de tonnage, en dat het geld daarvoor samen met het havengeld geïnd wordt door bijvoorbeeld de havenautoriteit. Zo is er een heel korte lijn. Dat geld gaat naar het fonds, dat gebruikt wordt om in arme landen waar nu op het strand wordt gesloopt, goede sloopwerven te bouwen. Dan zijn er straks niet meer van die sloopstranden en hoeven wij niet meer zo op te letten, want dan komt elk schip op een goede sloopwerf terecht. Daar moeten wij naar streven. Wij zouden dat via de VN internationaal kunnen doen, maar laten wij in Europa beginnen. Ik vind dat de minister zich hiervoor veel concreter en doelgerichter moet inzetten. Ik weet dat de rapporteur van Europa, de man uit het blaadje van de SGP, hiervoor ook wel voelt. Ga erachteraan! Dit zijn drie concrete vragen, waarop ik echt stevig antwoord wil van de minister.

Voorzitter: Boelhouwer

Mevrouw **Neppéus** (VVD): Voorzitter. Ik dank de minister eveneens. Ik kom allereerst terug op de EVOA. Ik ben blij dat de minister de handhaving wil bespreken in de Milieuraad, want dat is essentieel. Wij willen allemaal deze verordening hebben, maar daarvoor moeten ook andere landen hun werk doen. Als regels wellicht simpeler moeten, merken wij dat wel. Het is natuurlijk belangrijk dat wij de goedwillende bedrijven zo min mogelijk hinderen. Wel is van belang dat zij informatie geven over zwakke broeders. De rotte peren moeten eruit. Ik ben benieuwd hoe dit zal gaan. Ik neem aan dat de minister hierover terugkoppelt.

Over het invoerplafond hebben wij al vaker gesproken. De minister zegt nu dat zij dit op de plank wil hebben voor het geval dat deze maatregel echt nodig is. Op zich kan ik mij zoiets wel voorstellen. Het is iets genuanceerder dan ik eerder heb gehoord, want eerder was er sprake van dat het voortdurend boven de markt hing. De grenzen zijn opengegaan, wij hebben er vertrouwen in, maar het ministerie is voorbereid voor het geval dat het misgaat. Mijns inziens moet dat het uitgangspunt zijn, en niet dat iets klaarligt. Ik hoop dat ik de minister goed heb begrepen en dat zij kan bevestigen dat het nu niet aan de orde is, maar dat zij het alleen klaar wil hebben voor het geval het nodig is.

Voorzitter: Neppéus

Minister **Cramer**: Voorzitter. Evenals mevrouw Vietsch hoop ik dat het flexibel invoerplafond niet nodig is. Ik ben blij dat mijn standpunt over dit thema en dat van mevrouw Neppéus dichterbij elkaar komen. Wat ik vandaag heb gezegd, heb ik eigenlijk altijd gezegd. Het is altijd zo geweest dat wij het invoerplafond flexibel zouden invoeren op het moment waarop dat nodig is.

Wij voegen ons uiteraard naar de gerechtelijke uitspraken over de bedrijfsinformatie en de wijze waarop wij daarover publiceren. Wij zullen deze uitspraak dus zeker in acht nemen. De zienswijze dat afval een grondstof is, die mevrouw Vietsch naar voren bracht, past bij het concept «cradle to cradle». Was het maar zo dat wij AO's als dit niet meer nodig hadden en dat alles «cradle to cradle» verliep! Voorlopig hebben wij met elkaar een flink probleem om alle illegale afvaltransporten en transporten die niet oké zijn onder controle te krijgen.

Ik dank de heer Boelhouwer voor zijn steun voor mijn voorstel om in de Milieuraad verder te pleiten bij de Europese Commissie. Daarbij zal het gaan om monitoring, duidelijkere handhavingsresultaten en de wijze

waarop daarmee in de verschillende landen wordt omgegaan. Zulk overleg helpt altijd. Daarnaast stelde de heer Boelhouwer het transport van witgoed naar Ghana aan de orde. Naar ik meen gaat het ook om bruingoed; in ieder geval gaat het om elektronica die naar Ghana is vervoerd. Dit onderwerp is in eerste termijn niet aan de orde gekomen, maar ik kom hierop met plezier even terug. Het ministerie van VROM heeft wel degelijk actie ondernomen. Illegale transporten moeten natuurlijk met specifieke handhavingsacties worden teruggedrongen, zowel nationaal als internationaal. Nederland zal in Brussel bij de herziening van de Europese richtlijn voor het afvalbeheer van afgedankte apparaten actief pleiten voor hogere inzameldoelstellingen voor Europese producenten en een verplichting tot afgifte van oude apparaten door gemeenten en detaillisten aan de producenten. Dit laatste moet gepaard gaan met een financiële vergoeding daarvoor, want daarin zit de crux van het probleem.

Daarnaast houd je altijd stromen van wat in feite tweedehands producten zijn, die in landen als Ghana nog zeker gebruikt worden en in trek zijn. Die houd je veel minder makkelijk tegen, want dat is nog geen afval dat voor recycling in aanmerking komt. Daar ligt een grijs gebied. Wij hebben een missie naar Ghana gezonden die met de autoriteiten over mogelijke oplossingen heeft gesproken. Men neemt het probleem daar serieus. Er komen mensen naar Nederland om te leren hoe wij het elektronica-afval recyclen. Vorige week heb ik tijdens een conferentie in Argentinië met de Ghanese vertegenwoordiger gesproken en erop aangedrongen dat wij dit probleem samen goed aanpakken. Ook de producent heeft hiervoor een verantwoordelijkheid. Deze is tenslotte degene die, samen met de recyclers, de kennis heeft om er iets aan te doen. Het probleem is dus onderkend. Wij proberen zo veel mogelijk de kringloop te sluiten. Wij hebben actie ondernomen, ook weer naar aanleiding van de gebeurtenissen van afgelopen zomer.

Met de heer Poppe blijf ik van mening verschillen over wat volgens de EVOA kan en wat niet. In de EVOA wordt voorgeschreven dat illegale afvaltransporten worden teruggestuurd naar het verantwoordelijke land van herkomst en dat de eigenaar aansprakelijk blijft. Wij gaan niet op de stoel van de andere partijen zitten. Wel kan de inspectie natuurlijk zorgen voor goede inspectieresultaten en deze in jaarverslagen publiceren. Hierbij zullen wij geen namen noemen, want daarmee moeten wij voorzichtig omgaan. Ook de inspectieresultaten met betrekking tot buitenlandse bedrijven zullen wij publiceren.

De heer **Poppe** (SP): Ik ben niet tevreden met dit antwoord. De minister kan wel zeggen «zo is de EVOA en zo voer ik haar uit», maar de minister is geen wethouder die alleen maar uitvoert. Als een Kamerlid de zwakke schakels in de bestaande regels aan de orde stelt, moet de minister daar politiek op ingaan. Als zij erkent dat er een zwakke schakel is, moet zij er vervolgens iets aan doen. Als een lading wordt teruggezonden zonder dat geregeld is wat er vervolgens mee gebeurt, is de kans groot dat het afval via een bocht weer terugkomt. Lees Fijnaut er maar op na, die haarfijn uitlegt hoe de afvalbranche in elkaar steekt. Dat moeten wij voorkomen. Daarom vraag ik, bedrijven die Nederland gebruiken om hun spul via Rotterdam kwijt te raken en die daarbij betrappt worden, met naam en toenaam bekend te maken. Waarom zouden wij voorzichtig zijn met het noemen van namen? Zij zijn toch ook niet voorzichtig met ons milieu? Noem gewoon de namen, deel de stoffen in categorieën in, vermeld om hoeveel ton van welke stof het gaat, en meld dit aan de Kamer. Zo weten wij welke afvalstromen van welke bedrijven en in welke hoek van Europa niet deugen, en kunnen wij zeggen dat de minister die maar eens harder moet aanpakken. Laten wij de EVOA zo aanscherpen dat niet meer wordt teruggezonden, maar in beslag genomen wordt als een transporteur keer op keer de wet overtreedt. Wetten zijn levende dingen. Wij moeten een

minister hebben die de wet levend houdt en wat niet deugt, aanscherpt, en daarvoor strijd levert in Europa.

Minister **Cramer**: Ik zal proberen om niet in herhalingen te vervallen. De EVOA zit zo in elkaar als ik gezegd heb. Het is niet een-twee-drie mogelijk om de EVOA te wijzigen en op dit moment is dat ook niet wenselijk. «Naming and shaming» is ook gebonden aan regels. Wij kunnen dat niet zomaar doen. De heer Poppe stelt voor om meer ruchtbaarheid aan overtredingen te geven. Ik zoek natuurlijk eveneens naar wegen om dit zo veel mogelijk af te perken. Ik zoek de grens op. Zo ben ik al een eind in de door de heer Poppe aangeduide richting gekomen in vergelijking met waar wij een jaar geleden stonden. De Nederlandse inzet gaat in de door hem gewenste richting.

De heer **Poppe** (SP): Ik vroeg om een jaarlijkse rapportage van wat aangehouden is in soorten en tonnen.

Minister **Cramer**: Zoals ik al gezegd heb, publiceren wij gewoon in ons jaarverslag. Formeel kunnen wij echter niet zomaar alle namen vermelden. Er zijn regels die dat verhinderen. Wij kunnen daar echter wel naar kijken.

De heer Poppe sprak verder over de uitvaartverzekering. Ook daarmee zijn wij een eind gevorderd. Inderdaad is het van belang dat er ook elders goede sloopwerven komen. Dat maakt deel uit van het onderzoek dat de Europese Commissie op dit moment uitvoert. Zoals ik eerder zei, wacht ik de resultaten van dat onderzoek af. Daarin wordt alles op een rij gezet. Aan de hand daarvan kunnen wij een economisch instrument ontwikkelen dat zo werkt als wij vandaag met elkaar hebben besproken.

De heer **Poppe** (SP): Hierover wil ik nog een vraag stellen.

De **voorzitter**: U mag daarvoor een van mijn vier interrupties gebruiken.

De heer **Poppe** (SP): Kan de minister een brief sturen met de mededeling dat het najaar nadert?

De **voorzitter**: Het is al najaar!

De heer **Poppe** (SP): Dat bedoel ik.

Minister **Cramer**: Wij zullen bij de Europese Commissie informeren wat het specifieke tijdstip in het najaar wordt waarop wij de resultaten van het onderzoek kunnen verwachten.

De heer **Poppe** (SP): Dat soort antwoorden hebben wij nodig! De **voorzitter**: Zo heeft de minister ook de heer Poppe voor een stukje tevreden gesteld. Ik dank de minister voor haar antwoorden.

Toezeggingen

- De minister van VROM zal de vragen van de SP-fractie over 3R-recycling binnen twee weken schriftelijk aan de Kamer beantwoorden.
- De minister van VROM zal tijdens de eerstvolgende Milieuraad bepleiten dat de Europese Commissie met een rapportage komt over de stand van zaken bij de handhaving van de EVOA-wetgeving door de verschillende lidstaten, en dat een high-level management meeting over dit onderwerp wordt georganiseerd. Hierover zal zij de Kamer schriftelijk informeren.
- De minister van VROM zal bij de Europese Commissie informatie

inwinnen over de vraag wanneer de onderzoeksresultaten en het voorstel inzake een Europese strategie voor sloopschepen kan worden verwacht, en de Kamer hierover informeren.

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

Adjunct-griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
Lemaier