

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Beantwoording kamervragen van het lid Poppe over de Otapan (ingezonden 26 juni 2007, kenmerk 2060719190)

Datum Kenmerk
VI-AL/2007069415

Uw brief Uw kenmerk
26 juni 2007 2060719190

Geachte Voorzitter,

In het overleg van 14 februari 2007 van de vaste commissie VROM met staatssecretaris Van Geel over het dossier Otapan, heeft de staatssecretaris u toegezegd de Kamer na 1 juni te informeren over het resultaat van de asbestsanering van het schip. Met deze brief wil ik die toezegging inlossen, waarbij ik achtereenvolgens inga op:

1. de saneringsoperatie (fase 3) na terugsleep (fase 1) en inventarisatie (fase 2)
2. het onafhankelijk onderzoek
3. de toekomst van het schip (fase 4)
4. de kosten
5. de beantwoording van de kamervragen van het lid Poppe

1. De saneringsoperatie (fase 3)

In de brief aan de Kamer van 8 februari 2007, kenmerk 2007008321, heeft de staatssecretaris u gemeld te kiezen voor asbestsanering door de firma Koole op het terrein van scheepsreparatiebedrijf Balck in de Waalhaven te Rotterdam. Op 23 februari is de Otapan vanuit Amsterdam naar Rotterdam gesleept, alwaar de sanering op 26 februari is gestart. De saneringsoperatie heeft vanwege de complexiteit van de saneringswerkzaamheden enige vertraging opgelopen. De sanering is op 23 juni 2007 afgerond. De werkzaamheden hebben blijkens regelmatige metingen niet geleid tot verspreiding van asbest. De veiligheid van de omwonenden is derhalve niet in het geding geweest.

In totaal is zo'n 770 ton bruto materiaal verwijderd in verband met de asbestsanering, waarvan ruim 76 ton pure asbest. In het schip is circa 850 kg asbest achtergebleven. In de asbesthoudende platen onder de ladingtanks en de platen daar omheen, die niet kunnen worden verwijderd zonder de integriteit van het schip aan te tasten, blijft ongeveer 830 kg pure asbest achter. In het isolatiemateriaal van enkele flenzen is nog ongeveer 20 kg asbest achtergebleven.

Het schip vormt nu geen risico meer voor de gezondheid en het milieu. De Otapan is op 28 juni naar een lokatie in de Botlek gesleept. Daarmee is fase 3 in dit dossier afgerond.

2. Het onafhankelijk onderzoek

Tijdens en na de saneringswerkzaamheden is door onafhankelijke deskundigen onderzoek gedaan naar de kwaliteit van het gehele saneringproces. Op basis van uitgebreide visuele inspecties, onderzoeken met kleefmonsters en eindmetingen door Sanitas Milieu Services B.V. heeft TNO geconcludeerd dat de sanering van de Otapan gedegen en conform de geldende normen en richtlijnen is uitgevoerd. Ik voeg deze brief als bijlage bij.

3. De toekomst van het schip (fase 4)

De Turkse eigenaar heeft aangegeven het schip bij voorkeur te willen laten slopen op zijn werf in Aliaga, Turkije. Daarvoor zal hij, in het kader van de Europese Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen een kennisgevingsprocedure moeten doorlopen. Hij heeft daarom een kennisgeving ingediend bij Senter Novem. Op het formulier heeft hij melding gemaakt van de resterende 850 kg asbest en heeft daarbij een sloopplan gevoegd. Het formulier is, volgens de gebruikelijke procedure, voor toestemming voorgelegd aan de Turkse autoriteiten. Tot op heden heeft dit niet geleid tot een beslissing van de Turkse overheid. Afgezien van het ontbreken van toestemming van Turkse zijde ontbrak ook een borgstelling en een inventarisatie omtrent de stoffen die zich na sanering nog aan boord bevinden. Het ontbreken van de borgstelling en de inventarisatie heeft SenterNovem, als bevoegde uitvoeringsorganisatie, tot een weigering doen besluiten. Hiertegen kan de eigenaar in bezwaar gaan en daarbij de gebreken repareren. Ik heb begrepen dat hij zulks van plan is.

Mocht de kennisgevingsprocedure niet tot een exportvergunning leiden, hetzij door het uitblijven van toestemming van de Turkse overheid, hetzij door het niet kunnen overleggen van een inventarisatie of borg, dan zal de eigenaar moeten besluiten wat hij in dat geval met het schip wenst te doen. Verkoop van het schip aan een sloopwerf in een ander OECD-land is een mogelijkheid. Dat zou ook een sloopwerf in Nederland kunnen zijn.

4. De kosten

Staatssecretaris Van Geel heeft eerder aangegeven dat de totale kosten om de Otapan in overeenstemming te brengen met de in 2006 afgegeven kennisgeving ongeveer €4,5 mln. zouden belopen. Voorzover ik nu kan overzien zullen de kosten in de buurt van dit bedrag uitkomen. De kosten uit fase 1 en 2, respectievelijk terugkeer van het schip naar Nederland en het uitvoeren van een inventarisatie beliepen ongeveer € 1,0 mln.

In fase 3, de sanering van het schip, is ongeveer € 3,3 mln. uitgegeven. Hieronder vallen de saneringswerkzaamheden en bijkomende kosten zoals directievoering, projectleiding en de onafhankelijke survey. De eindafrekening met betrekking tot de saneringswerkzaamheden wordt een dezer dagen afgerond.

Met betrekking tot fase 4 is een reservering gemaakt voor de terugsleep van het schip.

De kosten die gemoeid zijn met de sleep van het schip van de Waalhaven naar het Botlekgebied en de verzekerings- en liggelden voor die ligplaats zullen met de eigenaar worden verrekend.

Nu er in grote lijnen duidelijkheid is over de kosten die voortvloeien uit de onjuiste gegevens op het kennisgevingsformulier is de procedure tot invordering van de claim op de voormalige Mexicaanse eigenaar gestart.

De oorspronkelijke borg van € 211.050.- wordt deze maand ingevorderd.

5. De beantwoording van de kamervragen van het lid Poppe.

Op 26 juni 2007 heeft het lid Poppe (SP) schriftelijke vragen gesteld over de Otapan. Hieronder ontvangt u de antwoorden op deze vragen.

Vraag 1

Is het waar dat de asbestsanering van de Otapan eind deze week gereed is en dat het schip dan volgens afspraak kan vertrekken uit de Rotterdamse Haven? 1) <http://www.ad.nl/rotterdam/stad/article1450844.ece>

Antwoord

De asbestsaneringswerkzaamheden waren op 23 juni 2007 gereed. De afspraak met het College van B&W van Rotterdam en de omwonenden was dat de Otapan vóór 1 juli 2007 de Waalhaven zou hebben verlaten. Op 28 juni jl. is de Otapan versleept van de Rotterdamse Waalhaven naar een locatie in de Botlek. De Botlek maakt onderdeel uit van de Rotterdamse haven. Strikt genomen is het schip derhalve niet vertrokken uit de Rotterdamse haven. VROM heeft een overeenkomst met het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam, waarin staat dat het schip de haven voor 1 januari 2008 moet hebben verlaten.

Vraag 2

Hoeveel asbest in gewicht en volume is verwijderd en hoeveel asbest is nu nog aanwezig op het schip nu de sanering afgerond is?

Antwoord

In totaal is zo'n 770 ton bruto materiaal verwijderd in verband met de asbestsanering, waarvan ruim 76 ton pure asbest. In het schip is circa 850 kg pure asbest achtergebleven.

Vraag 3

Heeft een eindinspectie plaatsgevonden door de VROM-Inspectie en de Arbeidsinspectie? Zo ja, bent u van plan de inspectierapporten aan de Kamer te sturen? Zo nee, waarom heeft geen eindinspectie plaatsgevonden?

Antwoord

Gedurende de sanering is per opgeleverde ruimte een onafhankelijke inspectie, een zogenaamd "survey" uitgevoerd door Sanitas Milieu Services B.V., daarin begeleid door TNO. Tevens is na de oplevering van de sanering een eindsurvey door ingenieursbureau Oesterbaai uitgevoerd. Na goedkeuring door TNO is het schip op 28 juni jl. versleept. Ik heb de verklaring van TNO als bijlage bij deze brief gevoegd. Het toezichtsteam waar ondermeer de VROM-Inspectie en de Arbeidsinspectie deel van uitmaakten heeft gedurende de werkzaamheden zeer frequent controles uitgevoerd.

Vraag 4

Hoeveel heeft de sanering uiteindelijk gekost? Welke meer-/ minderkosten zijn in rekening gebracht vanwege onvoorziene mee of tegenvallers tijdens de sanering?

Antwoord

De saneringswerkzaamheden zijn aanbesteed op basis van een vaste prijs. Er zijn buiten de opdracht enkele extra werkzaamheden uitgevoerd, zoals het vaarklaar maken van het schip. De eindafrekening zal deze maand met de saneerder overeen worden gekomen. De kosten voor de totale operatie in fase 3, namelijk de sanering van het schip zijn ongeveer € 3,3 mln. Hieronder vallen de saneringswerkzaamheden, liggelden, verzekeringsgelden, directievoering, projectleiding en de onafhankelijke survey.

De kosten uit fase 1 en 2, respectievelijk terugkeer van het schip naar Nederland en het uitvoeren van een inventarisatie beliepen ongeveer € 1,0 mln. Tevens is een reservering gemaakt voor de terugsleep van het schip naar Turkije. Het eerder geraamde maximale bedrag van €4,5 mln. waarvoor de Nederlandse Staat garant wilde staan, is daarmee naar verwachting toereikend.

Vraag 5

Is het doel dat de regering met deze asbestsaneringsoperatie voorstond, het vertrek na sanering van het schip uit Nederland, bereikt? Zo ja, wanneer en naar welke bestemming zal het schip vertrekken?

Vraag 6

Wat is bij vertrek uit de Nederlandse haven de eindbestemming (in de letterlijke zin van de levensduur) van het schip en kan vertrek uit een Nederlandse haven voldoen aan de Europese wet en regelgeving inzake export van afval (EVOA)?

Antwoord 5 en 6

Het is in eerste instantie aan de Turkse eigenaar om te bepalen of hij het schip uit Nederland wil exporteren en zo ja, waar naar toe. Het spreekt voor zich dat hij bij export van het schip zal moeten voldoen aan de Europese Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen en dat het importerende land derhalve een OECD-land moet zijn.

De Turkse eigenaar heeft een kennisgeving ingediend met het doel het schip te exporteren naar Turkije, alwaar hij het op zijn werf wenst te slopen. Op het kennisgevingsformulier heeft hij aangegeven dat het schip nog 850 kg asbest bevat. De Turkse overheid heeft nog niet op de kennisgeving gereageerd. Deze kennisgeving is op 29 juni jl. op formele gronden afgewezen, vanwege het ontbreken van een inventarisatielijst van overige stoffen en een borgstelling. De eigenaar kan in bezwaar gaan tegen de weigering. In dat kader kan hij de ontbrekende stukken aanvullen. Mocht de Turkse overheid geen toestemming verlenen, dan zal een andere oplossing gezocht moeten worden.

Vraag 7

Heeft u sinds de start van de sanering nog contact gehad met de eigenaar? Zo ja, wanneer, hoe, waarover en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Antwoord

Er is frequent ambtelijk contact geweest. Zo is er begin maart een bezoek aan zijn werf gebracht, waarbij geconstateerd is dat op de werf voorzieningen als vloestofdichte vloeren, brandbescherming en een opslag voor gevaarlijke afvalstoffen waren aangebracht. Recent heeft hij mij laten weten dat zijn werf in Turkije na inspectie door het Turkse ministerie voor Milieu en Bosbouw, voor drie jaar vergunning heeft gekregen voor het slopen van zeeschepen.

Hij heeft enkele keren zijn schip bezocht en overleg gevoerd met mijn ambtenaren. Er wordt naar gestreeft om met hem een overeenkomst te sluiten over verrekening van de kosten met betrekking tot liggelden, verzekeringsgelden en sleep van de Waalhaven naar de Botlek. Indien hij daartoe niet bereid is, zullen deze kosten zo nodig via een juridische procedure op hem worden verhaald.

Vraag 8

Heeft u sinds de start van de sanering nog contacten gehad met de Turkse regering? Zo ja, wanneer, hoe, waarover en met welk resultaat? Zo neen, waarom niet?

Vraag 9

Heeft de Turkse regering zich inmiddels bereid verklaard de Otapan toe te laten tot Turkse wateren en in een Turkse haven te laten slopen? Zo neen, hoe groot acht u de kans dat Turkije de Otapan ondanks eerdere negatieve uitlatingen toch zal accepteren?

Antwoord vraag 8 en 9

Er is ambtelijk contact geweest met het Turkse ministerie van Milieu en Bosbouw. Daarin is benadrukt dat het schip na sanering zal voldoen aan de beschrijving van de oorspronkelijke kennisgeving die wél was

goedgekeurd door de Turkse overheid. Deze kennisgeving maakte melding van 1000 kg asbest in de Otapan. In de nieuwe kennisgeving is 850 kg aangegeven, zie het antwoord bij vraag 5. Bovendien is aangeboden om vertegenwoordigers van de Turkse overheid inspecties te laten uitvoeren op het schip. Van deze gelegenheid is tot op heden geen gebruik gemaakt.

De Turkse regering heeft niet binnen 30 dagen gereageerd op de kennisgeving waarin de eigenaar aangeeft het schip te willen exporteren naar Turkije. Het is het soevereine recht van de Turkse overheid om te beslissen op de nieuwe kennisgeving. Ik vind het niet gepast om te speculeren over de beslissing van de Turkse overheid om het schip al dan niet toe te laten.

Vraag 10

Als Turkije de Otapan niet accepteert welke optie is er dan als eindbestemming opdat het schip zoals afgesproken 1 juli uit de Rotterdamse haven vertrekt? Sluit u een bestemming op een "sloopstrand" of een niet naar Nederlandse maatstaven toegeruste haven uit?

Antwoord

Een alternatief voor sloop op de Turkse werf is verkoop aan een sloopwerf in een ander OECD-land. Dat zou ook een Nederlandse sloopwerf kunnen zijn. Deze beslissing is echter de bevoegdheid van de Turkse eigenaar en waarschijnlijk financieel minder aantrekkelijk dan sloop op zijn werf.

Ik sluit een bestemming op een "sloopstrand" of een niet naar Nederlandse maatstaven toegeruste haven expliciet uit vanwege het niet voldoen aan de eisen van het Verdrag van Bazel en de EVOA.

Zie ook mijn antwoord op de vragen 5 en 6.

Vraag 11

Waarom gaat het schip tijdelijk naar de Botlek? Hoe lang zal het schip daar maximaal aan de steiger blijven liggen? Welke kosten zijn aan deze ligplaats verbonden en voor wiens rekening zijn die kosten?

Antwoord

Omdat op 1 juli nog niet duidelijk was of het schip terug zou gaan naar Turkije en het contract op de locatie in de Waalhaven per 1 juli afliep, heb ik het schip laten verslepen naar de Botlek. De eigenaar is in de gelegenheid gesteld zelf een locatie te zoeken, maar hier is hij niet op ingegaan.

Het schip zal vanwege de afspraak met het Gemeentelijk Havenbedrijf van Rotterdam vóór 1 januari 2008 de Rotterdamse haven moeten hebben verlaten.

De kosten voor de sleep, verzekerings- en liggelden, etc., die vanaf 28 juni 2007 worden gemaakt zal ik in rekening brengen bij de huidige eigenaar. Zie ook het antwoord op vraag 7.

Vraag 12

Heeft u het incident met de Otapan reeds bekeken en welke onderlinge patronen zijn daarbij geïdentificeerd?

Antwoord

Ja, er is een uitgebreide interne analyse uitgevoerd over de ambtelijke gang van zaken rondom de Otapan. Aan de hand van de uitkomsten is intern geconcludeerd dat de scheiding tussen beleid en handhaving nog nadrukkelijker moet worden vormgegeven. Daartoe zijn inmiddels de eerste stappen gezet.

Vraag 13

Wat is de actuele stand van zaken met betrekking tot het kostenverhaal bij Basilisk?

Antwoord

Nu er is grote lijnen duidelijkheid is over de kosten die voortvloeien uit de onjuiste gegevens op het kennisgevingsformulier is de procedure tot invordering van de claim op de voormalige Mexicaanse eigenaar inmiddels gestart.

Hoogachtend,
de Minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer