

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

983

Vragen van de leden **Van Gent** en **Vendrik** (beiden GroenLinks) aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over *het bericht dat sloopbedrijven vervuilende motoren uit de sloopregeling doorverkopen*. (Ingezonden 20 november 2009)

1

Kent u de uitzending over de export van vervuilende motoren in het VPRO-programma Goudzoekers?¹

2

Is het waar dat sloopbedrijven alle onderdelen van auto's die onder de sloopregeling vallen, kunnen doorverkopen, inclusief vervuilende motoren? Zo ja, op welke schaal komt dit voor in Nederland en daarbuiten?

3

Hoe beoordeelt u de mogelijkheid dat vervuilende auto-onderdelen doorverkocht en geëxporteerd worden?

4

Waarom heeft u in de sloopregeling slechts bepalingen opgenomen over de wijze van subsidieverstrekking en de auto's die in aanmerking komen en geen voorwaarden gesteld aan de daadwerkelijke sloop van de auto en de bestemming of ontmanteling van (met name) de motor?

5

Heeft het effect van de sloopregeling op de luchtkwaliteit in andere landen een rol gespeeld bij de vormgeving van deze regeling en zo ja, welke afweging heeft u daarbij gemaakt?

¹ Goudzoekers, 18 november 2009.

Antwoord

Antwoord van minister **Cramer** (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) (ontvangen 14 december 2009)

1

Ja.

2

Naast de ca. 80.000 auto's die onder de sloopregeling gedemonteerd zullen worden, zullen er gedurende de looptijd van de regeling buiten de regeling om autonoom 200.000 voertuigen gesloopt worden. De aandrijflijnen (motor, versnellingsbak e.d.) van die auto's mogen binnen de huidige wetgeving hergebruikt worden. Verplichte sloop van de aandrijflijn van «sloopregelingauto's» zou dus een zeer klein effect hebben. Daarnaast bleek – in de voorbereiding van de sloopregeling – controle en handhaving van deze eis zeer tijdrovend en duur te worden. Van de paar miljoen euro die handhaving van deze eis zou kosten kan weer voor een paar duizend auto's een slooppremie worden uitgekeerd. Ik heb daarom besloten om deze eis niet te stellen.

Navraag bij de Stiba (de branche-organisatie van autodemontagebedrijven) leert dat ongeveer 15–25% van alle motoren uit sloopauto's aangeboden wordt voor verkoop. Afhankelijk van de marktomstandigheden zal een deel hiervan daadwerkelijk verkocht worden.

3

Zie antwoord onder 2.

4

Voertuigen die onder de sloopregeling aangeboden worden, moeten wel degelijk gesloopt worden. In die zin worden aan deze voertuigen dezelfde eisen gesteld als aan sloopauto's die niet onder de sloopregeling vallen.

De wijze waarop de auto's gesloopt moeten worden, is reeds geregeld in het Besluit beheer autowrakken. Dat besluit is gebaseerd op de Europese autowrakkenrichtlijn (2000/53/EG). De voorschriften in het Besluit beheer autowrakken komen overeen met de voorschriften die in andere lidstaten worden gesteld voor het slopen van autowrakken.

Voor wat betreft het hergebruik van motoren wordt geen onderscheid gemaakt of auto's al dan niet met gebruikmaking van de sloopregeling zijn ingeleverd. Voor een uitgebreider antwoord verwijs ik u naar mijn antwoord onder 2.

5

Een aantal andere landen heeft zoals bekend ook een sloopregeling opgesteld. Het primaire doel van deze regelingen in andere landen is het stimuleren van de auto-industrie.

Nederland heeft geen grote auto-industrie. In Nederland heeft de sloopregeling een tweeledig doel; het stimuleren van de autobranche en het verbeteren van de luchtkwaliteit. De effecten op de luchtkwaliteit van de sloopregelingen in andere landen zijn mij niet bekend, maar die zullen er ongetwijfeld zijn, omdat er veelal nieuwe auto's moe(s)ten worden teruggekocht in ruil voor een (veel) hogere slooppremie dan in Nederland. Bij mijn weten heeft de luchtkwaliteit in andere landen dan het eigen land geen rol gespeeld bij de vormgeving van de diverse sloopregelingen.