

Vergaderjaar 1998–1999

22 343

Handhaving milieuwetgeving

24 791

Subsidieverlening Tankercleaning Rotterdam

Nr. 37

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 september 1998

De vaste commissies voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup>, voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties<sup>2</sup>, voor Justitie<sup>3</sup> en voor Verkeer en Waterstaat<sup>4</sup> hebben op 3 september 1998 overleg gevoerd met minister Pronk van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en staatssecretaris J. M. de Vries van Verkeer en Waterstaat over **het standpunt en de eindrapportage van de werkgroep scheepsbrandstoffen (VROM-98-449) en de brief van de ministers van VROM, van Verkeer en Waterstaat en van Justitie van 26 mei 1998 inzake vervolgvactiteiten onderzoek Tankercleaning Rotterdam (24 791 en 22 343, nr. 10).**

Van het gevoerde overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Reitsma (CDA), voorzitter, Van Middelkoop (GPV), Van Gijzel (PvdA), Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Poppe (SP), Duivesteijn (PvdA), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Eisses-Timmerman (CDA), Th. A. M. Meijer (CDA), Luchtenveld (VVD), Van Wijmen (CDA), De Boer (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Van Gent (GroenLinks), Oplaat (VVD), Albayrak (PvdA), Van der Staaij (SGP), Van Dok-van Weele (PvdA), Udo (VVD).  
Plv. leden: Leers (CDA), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Van Zijl (PvdA), Valk (PvdA), Essers (VVD), De Wit (SP), Koenders (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Van Beek (VVD), Geluk (VVD), Visser-Van Doorn (CDA), Schreijer-Pierik (CDA), Blok (VVD), Biesheuvel (CDA), Bos (PvdA), Van den Akker (CDA), Giskes (D66), M.B. Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Niederer (VVD), Belinfante (PvdA), Van 't Riet (D66), Duijkers (PvdA), Voorhoeve (VVD).

<sup>2</sup> Samenstelling:

Leden: Terpstra (VVD), Schutte (GPV), Te Veldhuis (VVD), ondervoorzitter, De Cloe (PvdA), voorzitter, Van den Berg (SGP), Van de Camp (CDA), Scheltema-de Nie (D66), Zijlstra (PvdA), Van der Hoeven (CDA), Van Heemst (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Dankers (CDA), Hoekema (D66), Rijpstra (VVD), Cornielje (VVD), Rehwinkel (PvdA), Luchtenveld (VVD), De Boer (PvdA), Belinfante (PvdA), Buijs (CDA), Rietkerk (CDA), Barth (PvdA), Halsema (GroenLinks), Kant (SP), Balemans (VVD).  
Plv. leden: Van den Doel (VVD), Rouvoet (RPF), Van Beek (VVD), Duijkers (PvdA), Ravestein (D66), Van Wijmen (CDA), Augusteijn-Esser (D66), Wagenaar (PvdA), Bijleveld-Schouten

(CDA), Noorman-den Uyl (PvdA), Rabbae (GroenLinks), Schreijer-Pierik (CDA), Dittrich (D66), Cherribi (VVD), Nicolai (VVD), Van Oven (PvdA), Brood (VVD), Kuijper (PvdA), Apostolou (PvdA), De Milliano (CDA), Eurlings (CDA), Albayrak (PvdA), Van Gent (GroenLinks), Poppe (SP), Essers (VVD).

<sup>3</sup> Samenstelling:

Leden: Van de Camp (CDA), Biesheuvel (CDA), Swildens-Rozendaal (PvdA), Scheltema-de Nie (D66), Kalsbeek-Jasperse (PvdA), Middel (PvdA), Van Heemst (PvdA), voorzitter, Dittrich (D66), ondervoorzitter, Rabbae (GroenLinks), Rouvoet (RPF), Van Oven (PvdA), O. P. G. Vos (VVD), Van Wijmen (CDA), Patijn (VVD), De Wit (SP), Duijkers (PvdA), De Milliano (CDA), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Halsema (GroenLinks), Weekers (VVD), Albayrak (PvdA), Van der Staaij (SGP), Wijn (CDA), Brood (VVD).  
Plv. leden: Balkenende (CDA), Verhagen (CDA), Apostolou (PvdA), Van Vliet (D66), Arib (PvdA), Noorman-den Uyl (PvdA), Barth (PvdA), De Graaf (D66), Karimi (GroenLinks), Schutte (GPV), Santi (PvdA), Van den Doel (VVD), Rietkerk (CDA), Rijpstra (VVD), Marijnissen (SP), Belinfante (PvdA), Buijs (CDA), Passtoors (VVD), Van Blerck-Woerdman (VVD), Oedayraj

Singh Varma (GroenLinks), De Vries (VVD), Zijlstra (PvdA), Van Walsem (D66), Van der Hoeven (CDA), Kamp (VVD).

<sup>4</sup> Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Reitsma (CDA), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Van Gijzel (PvdA), Valk (PvdA), Leers (CDA), ondervoorzitter, Van Heemst (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Van Zuijlen (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), De Boer (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Nicolai (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Schoenmakers (PvdA).  
Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Stroeken (CDA), Van Gent (GroenLinks), Duijkers (PvdA), Herbrugh (PvdA), Atsma (CDA), Koenders (PvdA), Duivesteijn (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Schutte (GPV), Spoelman (PvdA), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Belinfante (PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), M. B. Vos (GroenLinks), Weekers (VVD), Balemans (VVD), Poppe (SP), Dankers (CDA), Bos (PvdA).

## Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Feenstra** (PvdA) wees erop dat de Nederlandse bunkermarkt met buitengewoon kleine marges werkt op het punt van scheepsbrandstoffen. Juist door de structuur van de afvalsector kunnen zich snel criminogene factoren voordoen. Die moeten worden voorkomen, want naam en faam van Rotterdam als schoonste haven moet worden veiliggesteld. Raffinaderijen, havens en overheden moeten daartoe initiatieven ontwikkelen. De raffinaderijen leggen zich steeds meer toe op de profijtelijke productie van lichtere fracties. Dat spaart verwerkingskosten uit, maar er wordt steeds minder stookolie aangeboden en daardoor neemt het mengen met andere deelstromen toe. Ook dat moet worden voorkomen, want het is slecht voor de kwaliteit van scheepsbrandstoffen, maar ook slecht voor gezondheid, veiligheid en milieu. De acties en onderzoeksprojecten terzake zag hij liever vertaald in een werkprogramma bij de voortgangsrapportage waterbeleid, want dan kan de vinger aan de pols worden gehouden.

Het is prima dat via het bunker monitor platform wordt geprobeerd om, vooruitlopend op de uitbreiding van het Marpol-verdrag, nationaal iets te regelen voor monsternamen. De uitbreiding van het Besluit organisch halogeengehalte van brandstoffen met maximaal toegestane gehalten voor PAK's en zware metalen is ook heel goed. Hetzelfde geldt voor het werken met een eenduidige naamgeving voor producten en het zoeken naar samenwerking tussen de ministeries en de havenautoriteiten. De heer Feenstra toonde zich tevreden over het overnemen door het kabinet van de aanbevelingen van de commissie-Hoogland en de IMH. Kijk je resultaatgericht naar die aanbevelingen, dan kun je niet anders dan concluderen dat die noodzakelijk zijn. Hij stemde in met het «mengen mag, tenzij...», op basis van een negatieve lijst, maar dat mag niet ongeclausuleerd. Als in de praktijk blijkt dat dit onvoldoende resultaat oplevert, moet de lat te zijner tijd hoger worden gelegd. De prioritaire handhavingsactie bij complexe en risicovolle bedrijven moet worden voortgezet. Het is goed om daarvoor gespecialiseerde handhavingsteams in het leven te roepen. Er zijn wel klachten over het verschil in inhoud van de vergunning. Daardoor is er een verschil in handhavingsinspanning en dat vertaalt zich weer in verschillende marges en kostprijzen. Hij riep de bewindslieden op deze verschillen in kaart te brengen en te komen tot harmonisatie.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) merkte op (herinnerend aan de TCR-affaire) dat de havenontvangstinstallaties inmiddels in handen zijn van grote bonafide bedrijven. Daardoor is de controle gemakkelijker geworden, maar op zichzelf geeft dat nog geen garantie. Het doet ook niet af aan de noodzaak van een goede milieuvergunning en een goede handhaving van de milieuregelgeving. Op grond van het rapport Gevaarlijke afvalverwerkende bedrijven onder de aandacht moet worden geconcludeerd dat zowel ten aanzien van de vergunning op grond van de Wet milieubeheer als die op grond van de WVO verbeteringen noodzakelijk zijn en dat er meer aandacht moet komen voor de handhaafbaarheid van de vergunning. Welke beleidsconclusies verbinden de bewindslieden hieraan? Wat is de reden dat de procedures voor een vergunning op grond van de Wet milieubeheer vaak zo lang lopen, dat het misgaat met de coördinatie met de WVO-vergunningprocedures? Hoe kan de afstemming met de EVOA-dossiers worden verbeterd? Hij was benieuwd hoe het Nederlandse beleid zich verhoudt tot de Europese inzet, want de HOI-dossiers zijn ook in Europa actueel. Hoe gaan andere landen daarmee om? Is Europese afstemming realistisch en zo ja, wanneer is die te verwachten? De heer Klein Molekamp zag overheids- of overheidsgedomineerde bedrijven niet als de oplossing van het probleem van beheersing van de afvalstroom, want vooralsnog maakt de overheid lang

niet ten volle gebruik van het instrumentarium dat haar ter beschikking staat. Hij hechtte sterk aan een strikte scheiding tussen eigendom van een bedrijf enerzijds en controle en vergunningverlening anderzijds, maar dan is het wel zaak om de overheidsinstrumenten op het punt van vergunning en controle goed te gebruiken.

De veldonderzoeken moeten vaker worden herhaald, want dan komen de tekortkomingen naar voren, maar ook de verbeteringen. Ook het verschil tussen theorie en praktijk wordt dan beter zichtbaar. In het rapport-Hoogland ligt het accent op de administratieve controles, maar er moet ook meer aandacht komen voor de fysieke controle, vooral in de voorfase, opdat precies bekend is wat wordt ingeleverd. Er mogen dan geen structurele overtredingen zijn geconstateerd, zoals in de brief van 26 mei wordt gezegd, er zijn aan overheidszijde wel structurele tekortkomingen op het punt van de vergunningverlening. De heer Klein Molekamp was dan ook blij dat het kabinet de gedachte van de milieu-inspectie overneemt om tot integrale handhavingsteams te komen. Overigens had hij begrepen dat hier al eerder toe besloten was.

De Vereniging van ondernemingen in de milieudienstverlening ten behoeve van de scheepvaart (de VOMS) vindt dat er onvoldoende aandacht is besteed aan de praktische uitvoerbaarheid en de handhaafbaarheid. Klopt dat? Zo ja, gaat dat veranderen en wordt de branche hierbij betrokken? Het leek hem goed als een commissie van vertegenwoordigers van overheid en bedrijfsleven naar de praktische uitvoerbaarheid gaat kijken.

De instelling van een intermediaire organisatie die zich met de inzameling gaat bezighouden, kan tot een monopoliesituatie leiden. Dat kan ongewenste sturing tot gevolg hebben, zeker als deze organisatie alle middelen krijgt via de indirecte financiering. Iets dergelijks is al eerder voorgekomen en leverde alleen hogere kosten op zonder milieuwinst. Hoe wordt een herhaling daarvan voorkomen? Voorts kan er wat fout gaan als deze organisatie ook nog de verificatiefunctie krijgt. Hoe wordt dat voorkomen?

De heer Klein Molekamp vroeg of er bij de zee- en binnenvaart voldoende wordt gehandhaafd. Nemen de morsingen inderdaad toe? Is Verkeer en Waterstaat bezig om een deel van de verwerking plaats te laten vinden op de inzamelschepen? Zo ja, waarom?

Hij vroeg zich af of het verschil in systematiek tussen de afvalinzameling aan zeezijde en aan landzijde wel gerechtvaardigd is. Klopt het dat de ontdoeners wel meer verantwoordelijkheid willen nemen, maar goede verwerkingsmogelijkheden soms worden geblokkeerd omdat die niet in eigen land, maar alleen in buurlanden aanwezig zijn? Hij wilde dan kiezen voor optimale verwerking, niet voor nationale oplossingen.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) gaf aan dat met name inzameling en verwerking van scheepsafval nog steeds problemen geeft door het mengen van maritieme stromen en landstromen. Een strikte scheiding in categorieën kan de oplossing zijn, maar dan moet er scherp worden gecontroleerd. Dat kan via monsternamen door goed toegeruste controleurs. Zij stemde in met de voorstellen, maar vroeg zich wel af of er op korte termijn voldoende greep is te krijgen op de controle en de handhaving. De speciale opsporingsteams moeten ketengericht te werk gaan, want je krijgt pas greep op de stromen als je de gehele gang van de stoffen kent. Dan kun je goed controleren. Goede controle en handhaving staan dus voorop. Waarom zijn de voorstellen van de stichting Natuur en milieu over het ketenbeheer niet overgenomen?

Een herhaling van de TCR-affaire moet zoveel mogelijk worden voorkomen. Daarom moeten de financiële problemen bij de HOI's worden opgelost, want die zijn mede de oorzaak van het sjoemelen in het verleden. De rentabiliteit van deze bedrijven is ook zorgwekkend, maar die kan pas op termijn worden verbeterd door Europese regelgeving. Voor

laagwaardiger en moeilijk controleerbare wijzen van verwerking schijnen overigens wel vergunningen te worden verleend. Dat spoort niet met elkaar en dit kan leiden tot ongewenste acties, want goedkoop staat haaks op een verantwoord milieubeleid. Goedkoop is dan altijd duurkoop, maar dat komt wel op het bordje van de burger en de overheid terecht. Daarom steunde zij het pleidooi voor de instelling van een werkgroep scheepsafvalstoffen.

Bergt het uitgangspunt «mengen mag, tenzij...» niet te veel het risico in zich dat de meest milieuvriendelijke verwerking toch onder druk komt te staan?

Mevrouw **Schreijer-Pierik** (CDA) hechtte aan het stimuleren van de zelfregulering door de markt via certificering en bedrijfsinterne milieuzorg, maar krachtige handhaving is ook van groot belang. Wanneer wordt de verplichte monsternamen gerealiseerd? Is dat niet te bespoedigen? De internationale regelgeving voor scheepsbrandstoffen moet zo snel mogelijk totstandkomen. Vooralsnog moet daarop worden geanticipeerd met nationale wet- en regelgeving. Dat geldt ook voor de overige handavingskwesties in het kader van de Wet milieubeheer, waarbij internationale regelgeving in het geding is.

De aanbeveling van de stuurgroep Dapemo VVW om voor alle gevaarlijk-afvalverwerkende bedrijven een projectmatige aanpak te realiseren, moet snel worden uitgevoerd. Ook wilde mevrouw Schreijer meer inzicht in de uitgaande stromen bij Dapemo, nationaal en internationaal. Hoe staat het met de financiële situatie bij Dapemo? Is de continuïteit van het bedrijf gegarandeerd? Komt de bedrijfsvoering niet weer in gevaar? Klopt het gestelde door de Zuid-Hollandse milieufederatie over het bestaan van twee versies van het eindrapport van Coopers & Lybrand, waaronder een geheime? Wat zijn de mogelijkheden om de verbeteringen bij Dapemo vast te houden en zo mogelijk verder uit te bouwen?

De uitwerking van de aanbevelingen van de commissie-HOI's over het verbeteren van het proces van inzameling en de verwerking van scheepsgebonden afval had wel wat uitvoeriger mogen zijn. Mevrouw Schreijer wilde meer informatie over de fasering. Zij miste een bredere visie op de problematische verwerking van het landafval. Bij de uitvoering van de aanbevelingen moet rekening worden gehouden met de praktische uitvoerbaarheid en de bedrijfseconomische haalbaarheid. Daarmee staat of valt deze operatie. De branche moet nauw worden betrokken bij de verdere uitwerking. Er moet worden gestreefd naar uniforme, eenduidige, hoogwaardige en goed controleerbare vergunningen.

Het beleid voor mengen en scheiden moet ook gelden voor landstromen. Daarvoor moet een integrale benadering worden gevolgd. De stuurgroep scheepsafvalstoffen moet snel worden ingesteld, zodat het overheidsbeleid eenduidig kan worden gecoördineerd. In hoeverre wordt het «slim mengen» ondervangen met de voorstellen voor de negatieve lijst? Is deze absoluut, of gebonden aan concentratiegrenzen? Mevrouw Schreijer vroeg bijzondere aandacht voor de handhaving van en de systematische controle op de kwaliteit van de bemonstering. Niet alleen het aantal controles is belangrijk, maar ook de kwaliteit.

Zij was benieuwd naar de uitwerking van het scheiden van de geld- en de afvalstroom. Vanwege de instelling van de intermediaire organisatie maakte zij zich zorgen over het monopolierisico. Daarom moeten alle marktpartijen in deze organisatie worden opgenomen.

Het instellen van een informatieplicht voor de ontdoener juichte zij toe, maar moet deze niet tevens de verwerkingsmethode aangeven? Het voorstel tot het instellen van een ontdoenersonderzoek verdient nadere bestudering. De brongerichte aanpak moet vooral worden ingevoerd voor de landstromen. Het stimuleren van de afgifte is ook zeer belangrijk, maar wanneer is de voorgestelde infrastructuurheffing operationeel? Als dat pas na 2000 het geval is, moet tot die tijd sprake zijn van intensievere

voorlichting en een striktere handhaving, met name met betrekking tot de zeeschepen.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) stemde in met de voorstellen tot verbetering van de afgifte van zeestromen. De voorstellen voor landstromen vond hij minder positief, met name het voorstel tot het scheiden in vijf categorieën, gekoppeld aan het «mengen mag, tenzij...» Hij vond dat een meer fundamentele aanpak nodig is en dat een betere milieuhygiënische toetsing bij de ontdoener moet plaatsvinden. Met het compromisvoorstel voor een dwarsverband tussen de vijf stromen maakt de minister het bedrijfseconomisch belang tot een centraal sturingsmoment. Dat komt bij de verwerker te liggen, maar dat is fout. Hij vond dat het milieubelang voorop moet staan. Ontdoeners moeten een hogere prijs betalen als de verwerkers niet kunnen leven met de huidige prijzen. Het mengen van rotzooi is geen duurzame oplossing. Dat is slecht voor het milieu en slecht voor de handhaafbaarheid van de regels. In plaats van het mengen aan te pakken, wordt eigenlijk voorgesteld om deze niet-legale situatie achteraf te legaliseren. Dit compromis heeft gevaarlijke kanten, ook voor het milieu.

De heer Van der Steenhoven vroeg zich voorts af waarom het voorstel voor de intermediaire organisatie niet geldt voor de landstromen. Of is het de bedoeling om echte veranderingen uit te stellen?

De heer **Poppe** (SP) vond dat de regelgeving voor scheepsafvalstoffen veel duidelijker moet worden. De ontdoener moet precies aangeven welke stoffen worden afgegeven, in welke concentraties en in welke hoeveelheden. Dan kan de handhaver dat volgen. Als dat niet kan, moet er worden opgetreden, want dan is er iets mis. Opslag bij bedrijven moet in die zin worden verboden dat slechts die opslag mag plaatsvinden die nodig is voor de buffervoorraad, voor de verwerking. Te veel opslag leidt tot opbulken en opmengen en dus tot problemen. De ontdoener moet net zo'n grote verantwoordelijkheid voor de verwerking hebben als de ontvanger.

Voor het eindresultaat zijn niet alleen scheepsafvalstoffen van belang, maar ook de landstromen, want die zijn veel groter. De opwerking gebeurt in twee straten, de olie- en de chemicaliënstraat. Als er in de chemicaliënstraat is opgewerkt, gaat het product dat daar uitkomt, afhankelijk van de samenstelling ervan, naar de eindverwerker of naar de oliestraat. Dat is een kritisch moment. Hij onderschreef het advies van de werkgroep scheepsbrandstoffen om, gelet op de chemische samenstelling, het economisch belang en de criminogene factoren die daarbij een rol spelen, een strikte scheiding aan te brengen tussen de oliestraat (die is nog rendabel) en de chemicaliënstraat. Met het oog daarop zouden de normen voor scheepsbrandstoffen, met name op het punt van zwavel en chloor, maar ook wat betreft de technische waarden, moeten worden aangescherpt. Dat is nog steeds niet gebeurd, maar Nederland heeft wel de grootste bunkermarkt van de wereld. Wanneer worden die normen aangescherpt? Ervan uitgaand dat een scheiding wordt aangebracht tussen de geldopbrengende oliestroom en de verliesgevende chemicaliënafdeling, ook boekhoudkundig en technisch, vroeg hij zich af of bedrijven als het voormalige TCR het wel redden. De bewindslieden moeten maar eens goed nadenken over een nutsfunctie-verantwoordelijkheid van de overheid voor de schadelijke afvalstroom. De heer Poppe stemde in met de verplichte monsternamen, want er vindt nog steeds verontreiniging plaats. Deze kwestie moet zo worden geregeld dat de innemer van de stookolie kan reclameren bij degene van wie hij de olie heeft afgenomen. Voorts moeten de in te nemen afvalstoffen goed zijn gelabeld. Hij vond het niet terecht dat de landstroom nog steeds kan worden gemengd met de scheepvaartstroom. De landstroom heeft andere

concentraties. Het gaat vaak ook om andere afvalstoffen. Daarom moeten deze twee stromen worden gescheiden.

### **Het antwoord van de bewindslieden**

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** gaf aan dat hij nog geen definitieve opvattingen zou geven. Voorlopig stelde hij zich op het standpunt zoals dat in de brieven is verwoord, want daar is het vorige kabinet toe gekomen op basis van uitgebreide interdepartementale rapporten. Daarover is weer overlegd met de verschillende organisaties. Of dit het laatste woord is, moet nog blijken. Hij zou dat toetsen aan de hand van het uiteindelijke effect van de voorstellen zoals die in de brieven staan. Nog in 1999 wordt bekeken of deze lijn perspectief biedt op een verbetering van de situatie. Daarbij is men gedeeltelijk afhankelijk van internationale regelgeving. Als die lang op zich laat wachten, dan moet worden geprobeerd om daarop vooruit te lopen.

De normstelling voor scheepsbrandstoffen op het gebied van zwavel en organische halogeenvbindingen is een stap vooruit. Men houdt zich redelijk aan de afspraken. De uitbreiding van de normstelling voor PAK's en zware metalen kost tijd, want er moeten eerst meetvoorschriften worden ontwikkeld. De opdrachtverlening daartoe wordt al voorbereid. Er wordt ook gemikt op internationale afspraken, maar als hier nationaal op kan worden vooruitgelopen, dan zou hij dat bepleiten. Hij zag dit als een inspanningsverplichting, met name vanwege de veiligheid en de gezondheid. Hij zegde toe de voortgang van een en ander in halfjaarlijkse geïntegreerde rapportages aan de orde te stellen. De eerste keer zal dat gebeuren in de januaribrief.

Het kabinetsstandpunt over het «mengen mag, tenzij...» is gebaseerd op het rapport-Hoogland. Daar liggen geen bedrijfseconomische motieven aan ten grondslag, maar milieuoverwegingen. Die prevaleren ook. De vijf categorieën moeten niet afzonderlijk worden gezien, maar als een drietal beslissingen. De eerste beslissing luidt: wat je rechtstreeks nuttig kunt toepassen, mag je niet mengen met iets anders. De tweede luidt: wat je niet op een nuttige manier kunt gebruiken, mag je mengen als het daardoor geschikt wordt voor nuttige toepassing. Het begrip «nuttige toepassing» wordt nog geobjectiveerd. De derde categorie betreft afvalstoffen die niet geschikt zijn voor nuttige toepassing. Deze worden verwerkt door verbranding, lozing of storting, soms gemengd, soms niet gemengd. Het «mengen mag, tenzij...» geeft wel het risico van sjoemelen. Dit systeem is dus niet waterdicht en daarom moet er een geobjectiveerde negatieve lijst komen. Als het systeem niet goed werkt, als het positieve milieueffect wordt overschaduwd, zal volgend jaar met nadere voorstellen worden gekomen, want de bewindsman wilde geen verdere criminogene mogelijkheden bieden. Een scheiding aan de bron via bemonstering, labeling en de ondoenersverantwoordelijkheid is eigenlijk het beste, maar is technisch nog niet mogelijk. Daar komt bij dat het voorgestelde systeem het resultaat is van langdurig overleg tussen alle betrokkenen en hij wilde dat een kans geven. Het is ook een stap vooruit, want het leidt tot minder sjoemelen. Er zal wel heel goed worden gemonitord en er zal worden gerapporteerd over de effecten daarvan. Er wordt nog bekeken of het wellicht beter is om over te stappen op het alternatief van het scheiden vanaf het begin.

Het systeem van het scheiden van geld en afval, voorzover het afval uit de zeescheepvaart betreft, stelt de beheerder van de indirecte gelden in staat om de verwerking van afvalstoffen beter in de gaten te houden. De minister stond een stap-voor-stapbeleid voor, maar als het systeem werkt, dan kan het ook snel voor de landstromen worden toegepast. Ongewenste sturing door monopoliesituaties moet worden voorkomen. Het systeem moet nog worden opgezet, maar het wordt niet opgelegd. Er

zal worden overlegd met de overheden en de brancheorganisaties, want het is essentieel dat het systeem kan worden uitgevoerd en gehandhaafd. De ervaringen uit het verleden, ook met de huidige instrumenten, zullen worden meegenomen.

De financiële situatie bij Dapemo VVW, een particulier bedrijf, is niet goed, ook omdat er steeds minder wordt aangeleverd. Er wordt onderzocht hoe dat komt, maar veel afvalstoffen hoeven nog niet te worden aangeleverd. Daar is Europese regelgeving voor nodig. Hij vond het nog niet noodzakelijk om te kiezen voor een overheidsbedrijf. Als sprake is van goede regelgeving en een goede handhavingsstructuur, dan moet met een dergelijk systeem kunnen worden gewerkt.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** vond ook dat de verwerking van het afval transparanter moet worden. De administratieve systemen, zoals Dapemo VVW die thans heeft geïmplementeerd, zijn daarvoor absolute noodzaak. Zonder inzicht in de verwerking kan er ook niet worden gecontroleerd. De administratie is gelukkig al flink verbeterd. Controle is ook beter mogelijk. Het resultaat is zelfs zodanig positief dat het aantal controles tot normale proporties is teruggebracht. De samenwerking tussen de diverse overheden is ook verbeterd.

Zij zegde toe de diverse acties en onderzoeksprojecten in de jaarlijkse voortgangsrapportage waterbeleid terug te laten komen. Zij vond het niet nodig speciale handhavingsteams in het leven te roepen. Door de werkwijze die bij Dapemo VVW wordt gevolgd, vanuit de verschillende deskundigheden bij de DCMR, Rijkswaterstaat en de inspectie milieuhygiëne, is er eigenlijk al sprake van die teams. Deze hebben al heel goede resultaten geboekt. Daar wilde zij mee doorgaan.

Schepen geven hun afval nu nog af aan de verwerker en betalen daarvoor. Ze weten echter niet of het spul volgens de normen wordt verwerkt. In de nieuwe situatie betaalt de ontdoener aan de intermediaire organisatie. Deze rekent af met de verwerker, nadat er is gecontroleerd of de verwerking heeft plaatsgevonden conform de normen. De ontdoener weet dat hij niet voor niets heeft betaald. Er heeft echter ook een milieucontrole plaatsgevonden. Die voorkomt dat het afval op oneigenlijke wijze verdwijnt. De ontdoeners, de reders, de havenbedrijven zullen deel uitmaken van de intermediaire organisatie. De verwerkers worden ook bij het proces betrokken, maar het is niet zuiver om ze ook deel te laten uitmaken van de intermediaire organisatie, want die moet juist bekijken of de verwerkers conform de regels te werk gaan.

Wat betreft de indirecte financiering is het wachten op EU-regelgeving. Die komt dit najaar aan de orde, maar de indirecte financiering is al wel ingebracht. Zij vond het niet verstandig om hier in Rotterdam al op vooruit te lopen, want dan gaan de schepen misschien naar een haven met een minder goede afvalverwerking. Daar is het milieu niet mee gediend. Als de EU-regelgeving op dit punt een feit is, dan wordt direct met de havenbedrijven besproken welke vorm van indirecte financiering het beste is, onder het benadrukken van de eigen verantwoordelijkheid van de ontdoeners.

Binnen Europa, ook binnen de lidstaten, bestaan zeer grote verschillen als het gaat om de feitelijke verwerking van het afval bij de HOI's. De verwachting is dat de EU-richtlijn voor een eenduidig beleid zal zorgen. Zij stemde in met het gestelde over een projectmatige aanpak van het afval van alle gevaarlijkafvalverwerkende bedrijven. De aanbevelingen in het rapport-Coopers & Lybrand worden betrokken bij de uitwerking van de vergunningverlening en de handhaving. Over de praktische uitvoerbaarheid van de diverse maatregelen heeft al overleg plaatsgevonden met de VOMS. Enkele voorstellen zijn momenteel nog te abstract, maar als die concreter worden, dan zal ook daarover worden overlegd met de VOMS. De commissie integraal waterbeheer bekijkt momenteel met VROM, de

provincies en de DCMR, hoe het verschil in vergunningverlening kan worden weggewerkt.

### **Discussie in tweede termijn**

De heer **Feenstra** (PvdA) vond dat de handhaving door de indeling in vijf deelstromen veel gemakkelijker wordt. De handhavingsteams moeten vooral kennis van de markt hebben, want dan kunnen de signalen van die markt snel worden opgepakt.

De heer **Klein Molekamp** (VVD) wilde weten hoe er wordt omgegaan met de monitoring. Hoe wordt de VOMS in de praktijk bij de uitwerking van de diverse maatregelen betrokken?

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) benadrukte dat zij in de januaribrief meer wilde lezen over het «mengen mag, tenzij...», ook op het punt van de bemonstering. Het is ook heel belangrijk dat de EU-regelgeving over de financiering snel wordt gerealiseerd, want het ontbreken daarvan heeft negatieve gevolgen voor onder andere de bezettingsgraad en de rentabiliteit. Is daar al meer zicht op?

Mevrouw **Schreijer-Pierik** (CDA) wilde meer weten over hoe de bemonstering wordt aangepakt.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks) was overtuigd door de argumenten van de minister om het voorlopig te proberen met het «mengen mag, tenzij...»

De heer **Poppe** (SP) constateerde dat er in ieder geval een kritisch debat met de minister mogelijk is, ook over zaken die al zijn geïmplementeerd. Hij hoopte dat de minister zo doorgaat. Wat is een nuttige toepassing? Dat heeft een relatie met het «mengen mag, tenzij...» De indirecte financiering brengt met zich dat het voor een schip met restproducten, als het de havengelden heeft betaald, weinig zin meer heeft om naar een andere haven te gaan. Dat probleem zag hij niet.

De **minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer** constateerde een redelijke mate van instemming met de procedure. Wat een nuttige toepassing is, hangt af van de calorische waarde. Gaat het om een afvalstof die brandstof nodig heeft om te branden, dan is er geen sprake van een nuttige toepassing. Daarom moet dit begrip goed worden omschreven. Er zal veel worden gemonitord. De conclusies in het rapport van de interdepartementale werkgroep nam hij over. Ten aanzien van de risicobedrijven zullen prioriteiten worden gesteld. Daarover wordt overlegd met andere instanties, want het zou mooi zijn als kan worden gekomen tot een gezamenlijke benadering van de bedrijven in deze regio. Hij zegde toe in de geïntegreerde voortgangsnotitie van januari terug te komen op de coördinatie met betrekking tot de procedures en de termijnen van de Wet milieuvergunning en die van de WVO.

De **staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat** meldde dat de Europese regelgeving nog dit najaar aan de orde komt. De richtlijn wordt in 2000 of 2001 ingevoerd. Op de indirecte financiering zou zij binnenkort nog terugkomen.



Ten slotte werd afgesproken dat de nog openstaande vragen schriftelijk worden beantwoord.

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties,  
De Cloe

De voorzitter van de vaste commissie voor Justitie,  
Van Heemst

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,  
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
De Gier