

Vergaderjaar 1997–1998

25 411

Interdepartementaal beleidsonderzoek bodemsanering

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 8 december 1997

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹, heeft de navolgende vragen over de brief van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van 17 oktober 1997 inzake de financiering problematiek particuliere tankeigenaren (zie bijlage) ter beantwoording aan de regering voorgelegd. De regering heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 december 1997. De vragen en antwoorden zijn hieronder afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,
De Gier

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), A. de Jong (PvdA), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (Groep Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekeel (D66), Th. A. M. Meijer (CDA), Visser-van Doorn (CDA) en Luchtenveld (VVD).
Plv. leden: Biesheuvel (CDA), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Dijkma (PvdA), vacature PvdA, Van Blerck-Woerdman (VVD), Witteveen-Hevinga (PvdA), Leers (CDA), Hendriks (HDRK), vacature CD, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (U55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA), Den Haan (CDA) en Blauw (VVD).

1

Op welke wijze denkt de regering een bodemsaneringsfonds vorm te geven, dat volgens de brief van 17 oktober 1997 onderdeel kan uitmaken van een meer flexibel stelsel voor de financiering van de bodemsanering? Zou een dergelijk fonds ook gebruikt kunnen worden voor de financiering van aanvullende maatregelen door particulieren bij tanks die in het verleden zijn leeggemaakt, niet zijn gereinigd en vervolgens zijn gevuld met zand of (hard)schuim (kosten ongeveer f 2000 tot ongeveer f 5000)?

In mijn brief van 18 juni 1997 heb ik inzake de financiering van de problematiek van oude particuliere huisbrandolietanks onderscheid gemaakt tussen de kosten van de sanering van bodemverontreiniging bij particuliere tanks en de kosten van aanvullende maatregelen bij tanks die in het verleden al eens gesaneerd zijn maar waarbij die sanering naar de huidige inzichten onvoldoende blijkt te zijn. Bij de laatstgenoemde maatregelen gaat het in feite om preventieve maatregelen. Het onderscheid tussen deze twee probleemvelden is noodzakelijk om tot heldere oplossingen voor de onderhavige financieringsproblematiek te kunnen komen.

Ten aanzien van de kosten van bodemsanering onderzoekt de regering op dit moment, in samenwerking met IPO en VNG, de modaliteiten van een flexibel stelsel van gemengde financiering. Eén van de modaliteiten is de instelling van een apart bodemsaneringsfonds, dat qua opzet en werking vergelijkbaar is met het reeds bestaande Nationaal Restauratiefonds. Particuliere tankeigenaren zouden een beroep kunnen doen op een dergelijk fonds voorzover zij worden geconfronteerd met bodemsaneringskosten. Een dergelijk fonds zal specifiek bedoeld worden voor de financiering van de kosten van sanering van bodemverontreiniging en niet voor het uitvoeren van preventieve maatregelen.

Ten aanzien van de kosten van aanvullende (preventieve) maatregelen bij reeds gesaneerde tanks is inmiddels voorzien in een financiële regeling (zie de brief van 8 oktober 1997).

2

In de brief van 18 juni 1997 hanteert de regering een onderverdeling in drie perioden: 1980–1986, 1986–1991 en 1991–1992. Waarom komt zij hierop in de brieven van 8 en 17 oktober 1997 niet meer op terug?

In de brief van 18 juni 1997 is aangegeven dat bij de verkenning, die uitgevoerd is om de problematiek van «dubbelgepakte» tankeigenaren beter in beeld te krijgen, uit de gehouden interviews de aangegeven perioden grofweg naar voren zijn gekomen als te onderscheiden perioden waarin globaal bepaalde methoden bij het saneren van ondergrondse tanks werden gehanteerd. Feitelijk is echter sprake van een zeer diverse problematiek. Voor de destijds (voor 1 maart 1993, de datum van inwerkingtreding van het BOOT) uitgevoerde tanksaneringen ontbrak immers een algemeen wettelijk kader met voorschriften voor de uitvoering van tanksaneringen. Daarom kan niet worden gesteld dat bij de sanering van een willekeurige tank binnen een van de aangegeven perioden, altijd een bepaalde methode werd gehanteerd en dat de kosten van aanvullende maatregelen een bij die periode horende omvang hebben. Bovendien beschikken in veel gevallen noch de betrokken gemeenten noch de betrokken tankeigenaren over exacte gegevens over de voor 1 maart 1993 uitgevoerde tanksaneringen.

Een belangrijk uitgangspunt voor het rijk bij de ontwikkeling van de eenmalige bijdrageregeling voor gemeenten (zoals opgenomen in de brief van 8 oktober 1997) is geweest om op een zo eenvoudig mogelijke wijze in financiële zin te faciliteren bij het zo spoedig mogelijke oplossen van een divers probleem. Daarbij is overwogen dat in het kader van de

uitgevoerde verkenning het onderscheid in de genoemde perioden weliswaar bijdroeg aan de beeldvorming over in het verleden uitgevoerde tanksaneringen, maar dat voor de oplossing van de problematiek de onderscheiden perioden niet van wezenlijk belang zijn. Dit heeft geleid tot een regeling waarbij bij de direct betrokkenen geen al te grote bewijslast wordt gelegd over de aanpak die, per tank waar aanvullende maatregelen nodig zijn, in het verleden is gevolgd.

3

De financiële tegemoetkoming is bedoeld voor «dubbelgepakte» tankeigenaren. De regeling is toegesneden op de gemeenten. Hoe voorkomt de regering dat dit leidt tot discrepanties in de uitwerking? Zou zij nauwgezet uiteen kunnen zetten wat op dit punt de financiële verantwoordelijkheid is van respectievelijk de tankeigenaar, de gemeenten en het rijk?

In de brief van 18 juni 1997 is aangegeven dat bij de verkenning van de omvang van de problematiek van «dubbelgepakte» tankeigenaren onder begeleiding van de Evaluatiecommissie BOOT, geconstateerd is dat lang niet altijd het treffen van aanvullende maatregelen tot een financieel probleem voor de betrokken tankeigenaren hoeft te leiden. Dit wordt geïllustreerd door de ervaringen van de Vereniging Eigen Huis en de Stichting Natuur en Milieu die in de afgelopen jaren nauwelijks vragen van particulieren hierover hebben gehad. Bij deze verkenning is evenwel ook geconstateerd dat gemeenten waar zich nog veel ondergrondse tanks bevinden waarbij aanvullende maatregelen noodzakelijk worden geacht, voor een financieel probleem kunnen komen te staan als er een tegemoetkoming aan de betrokken tankeigenaren gewenst is. Hierdoor ontstaat een knelpunt in de voortgang van de uitvoering van het BOOT.

De bijdrageregeling, opgenomen in de brief van 8 oktober 1997, is opgesteld om het gesignaleerde knelpunt weg te nemen. De bijdrageregeling is derhalve gericht op gemeenten die een tegemoetkoming willen verlenen aan «dubbelgepakte» tankeigenaren, maar waar een financieel probleem ontstaat doordat zich veel «dubbelgepakte» tankeigenaren binnen de gemeente bevinden. In de bijdrageregeling is de voorwaarde opgenomen dat de door het rijk beschikbaar gestelde gelden volledig aan de betrokken tankeigenaren ten goede moeten komen. Aan de wijze waarop de gemeenten dit willen realiseren, zijn geen verdere voorwaarden gesteld. Zo staat het de gemeenten vrij om uit eigen middelen extra bij te dragen in de kosten van aanvullende maatregelen. Dit sluit aan bij de autonomie van gemeenten.

De aansprakelijkheid voor de kosten van aanvullende maatregelen ligt naar mijn mening in beginsel bij de tankeigenaren. Uit het advies van de Landsadvocaat inzake «aansprakelijkheid particulieren voor bodemverontreiniging bij ondergrondse tanks» (genoemd in de brief van 19 september 1996, waarmee de resultaten van de evaluatie van het BOOT aan de Vaste Commissie zijn aangeboden) leid ik evenwel af dat in het geval in het verleden door een particuliere tankeigenaar op aanwijzing van de gemeente (of een andere overheid) tanksaneringsmaatregelen zijn getroffen, niet uitgesloten kan worden dat die gemeente in meer of mindere mate aansprakelijk kan worden gehouden voor de kosten van aanvullende maatregelen. Dit zal mede afhankelijk zijn van de vraag of er in het kader van eerdere acties tankslag garanties aan de tankeigenaren zijn gegeven over het (niet meer) kunnen ontstaan van bodemverontreiniging. Feitelijk wordt overigens in het advies van de Landsadvocaat slechts ingegaan op de problematiek van bodemverontreiniging bij reeds gesaneerde tanks en dus niet op het vraagstuk van de aansprakelijkheid voor kosten van aanvullende maatregelen. In mijn brief van 19 september 1996 staat over deze materie dat in het geval in het verleden door een

tankeigenaar werd meegewerkt aan een actie tankslag de Landsadvocaat in beginsel van mening is dat een aansprakelijkstelling van de tankeigenaar voor de kosten van onderzoek en sanering van bodemverontreiniging onder omstandigheden weinig kansrijk is voorzover de bodemverontreiniging na de actie tankslag is ontstaan. Daarbij merkt de Landsadvocaat op dat een eenduidig antwoord op de aansprakelijkheidsvraag niet kan worden gegeven en steeds afhankelijk is van de omstandigheden van het geval. De aansprakelijkheid van de gemeente (of andere overheid) die in het verleden het initiatief van een actie tankslag heeft genomen, kan dus niet in algemene zin worden aangegeven mede door het ontbreken van specifieke jurisprudentie. Hierbij is tevens nog van belang dat de in het verleden uitgevoerde acties tankslag, ook al zijn ze naar de huidige inzichten niet afdoende geweest, wel hebben bijgedragen aan het verminderen van de risico's van het ontstaan van bodemverontreiniging.

Naar mijn mening is het rijk niet aansprakelijk voor het feit dat in het verleden acties tankslag zijn uitgevoerd die het risico van het ontstaan van bodemverontreiniging naar de huidige inzichten niet afdoende voorkomen. Echter, net zoals verschillende gemeenten, blijkens de verkenning van de omvang van de problematiek waarover in de brief van 18 juni 1997 verslag is gedaan, de verantwoordelijkheid hebben genomen om in de kosten van aanvullende maatregelen een tegemoetkoming te verlenen, neemt het rijk op haar beurt een zekere verantwoordelijkheid door het instellen van de bijdrageregeling.

4

Kan de regering garanderen dat alle bedoelde particuliere tankeigenaren een beroep kunnen doen op hun gemeente om eventuele schade te verhalen, zonder dat hiervoor extra juridische procedures nodig zijn? Zijn er gemeenten die niet aan de regeling mee kunnen of willen doen? Op welke wijze kan dan een hernieuwde tegenslag voor de gedupeerde worden voorkomen?

Onder 3 is reeds aangegeven dat de bijdrageregeling, opgenomen in de brief van 8 oktober 1997, ervoor bedoeld is om een knelpunt weg te nemen dat de voortgang van de uitvoering van het BOOT belemmert. De bijdrageregeling is daarom gericht op gemeenten waar zich het gesignaleerde knelpunt dreigt voor te doen. De bijdrageregeling regelt niet de eventuele aanspraken van een particuliere tankeigenaar op een tegemoetkoming in de kosten van aanvullende maatregelen. De bedoelde garantie kan derhalve niet worden gegeven, nog afgezien van de eerder genoemde diversiteit van de onderhavige problematiek. Zoals hiervoor is aangegeven is bij de opstelling van de regeling gestreefd naar een zo laag mogelijke drempel voor gemeenten om van de regeling gebruik te maken. De regeling is ingegaan op 8 oktober 1997. Er kan derhalve geen beroep op de regeling worden gedaan voor gevallen waarbij de aanvullende maatregelen voor die datum zijn getroffen.

5

Hoe vindt de voorlichting plaats in de richting van de particuliere tankeigenaren? Is de gemeente hiervoor verantwoordelijk of is dat de rijksoverheid? Is de gemeente aanspreekbaar op haar voorlichting op dit punt?

De bevoegdheid om op grond van artikel 18, lid 5, van het BOOT een verplichting tot het treffen van aanvullende maatregelen op te leggen ligt bij de gemeente. In het verlengde hiervan ligt het voor de hand dat de voorlichting richting betrokken particuliere tankeigenaren door de gemeente wordt verzorgd. Gezien de onder 3 genoemde verschillen die

tussen gemeenten zullen optreden bij de uitwerking van de regeling, ligt voorlichting door het rijk niet in de rede.

6

Indien een particulier in het verleden besloten heeft tot het saneren van zijn tank, onder gebruikmaking van de subsidieregeling die daarvoor bestond en die tanksanering leidt nu tot extra kosten, dan krijgt hij hiervoor een vergoeding onder verrekening van de subsidie. Betekent dit in de praktijk niet dat de verleende subsidie met terugwerkende kracht wordt ingetrokken? Staat dit niet haaks op de subsidiesystematiek van rijk en gemeenten?

Zoals onder 4 is opgemerkt is de bijdrageregeling gericht op gemeenten en staat het de gemeente vrij een eigen invulling te geven aan de wijze waarop de rijksbijdrage onder de betrokken tankeigenaren wordt verdeeld. Of in het verleden al of niet een subsidieregeling heeft bestaan, is geen voorwaarde voor het verlenen van de rijksbijdrage aan de gemeenten. Er is derhalve geen sprake van het met terugwerkende kracht intrekken van eerder verleende subsidies. Dit laat onverlet dat een gemeente bij de vaststelling van een uiteindelijke tegemoetkoming aan een betrokken tankeigenaar met een mogelijk eerder verleende subsidie rekening kan houden.

7

Op welke wijze kunnen eigenaren van tanks die in het verleden zijn leeggemaakt en al of niet gereinigd een tegemoetkoming in de kosten van aanvullende maatregelen (ongeveer f 1000) verwachten?

De bijdrageregeling in de brief van 8 oktober 1997 is er voor bedoeld dat in die gevallen een tegemoetkoming wordt verleend, waarbij bij het treffen van aanvullende maatregelen sprake is van bovennormale kosten, dat wil zeggen kosten die de kosten van een normale tanksanering te boven gaan. Volgens de eerder genoemde verkenning is dit het geval bij met zand of (hard)schuim gevulde tanks. Op die gevallen is de bijdrageregeling dan ook van toepassing.

Indien in het verleden alleen sprake is geweest van het leegmaken en het al of niet reinigen van een tank zullen de aanvullende maatregelen beperkt zijn en zal er geen sprake zijn van bovennormale kosten. Voor die gevallen zal de gemeente geen aanspraak op de regeling kunnen maken. Het staat de gemeente uiteraard vrij dan uit eigen middelen een tegemoetkoming aan de tankeigenaar te geven.

8

De kosten van aanvullende maatregelen kunnen oplopen tot f 5000,- per tank. Is het juist dat de vergoedingsregeling aan de gemeenten echter niet meer bedraagt dan f 1000,- per tank? Komt het verschil voor rekening van de gemeenten of voor rekening van de particuliere tankeigenaar?

De vergoedingsregeling aan de gemeenten bedraagt niet meer, maar ook niet minder dan f 1000,- per betrokken tank. Eerder is reeds opgemerkt dat het de gemeente vrijstaat bij de vaststelling van de werkelijke tegemoetkoming aan een betrokken tankeigenaar een eigen verdeelsleutel te hanteren. Hierbij kan de gemeente uitgaan van de werkelijk gemaakte kosten.

De kosten van aanvullende maatregelen kunnen bij een met zand gevulde tank oplopen tot f 5000,-, maar de gemiddelde kosten liggen lager. Met name als het zand in de tank niet verontreinigd blijkt te zijn en buiten de tank geen verontreiniging wordt aangetroffen zijn de kosten van aanvullende maatregelen relatief beperkt. Bij de vaststelling van de bijdrage op f 1000,- per betrokken tank is met name uitgegaan van de ervaringen die

in de provincie Utrecht zijn opgedaan met een soortgelijke provinciale bijdrageregeling die tot juni 1995 heeft gelopen. Op grond van deze ervaringen mag worden aangenomen dat, uitgaande van de gemiddelde kosten voor aanvullende maatregelen bij eertijds met zand of (hard)schuim gevulde tanks, met een bedrag van f 1000,- per tank voor een substantieel deel in de totale kosten wordt bijgedragen.

9

Heeft de regering inmiddels signalen ontvangen van gemeenten, die werkelijk bereid zijn een tegemoetkoming te geven aan «dubbelgepakte» tankeigenaren? Kan de regering een reactie geven op de zeer kritische brief van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), van 6 november 1997 (ter inzage gelegd op het secretariaat van de commissie)? Hoe denkt zij op één lijn met VNG en gemeenten te komen? Acht zij de medewerking van VNG en gemeenten onontbeerlijk voor een goede uitvoering van de regeling?

De brief van 8 oktober 1997 heeft tot veel reacties en vragen om verduidelijking van gemeenten geleid, waarbij signalen zijn afgegeven dat overwogen wordt om van de regeling gebruik te maken. Opgemerkt zij dat met de looptijd van de bijdrageregeling – gemeenten dienen voor 1 juni 2000 hun declaraties in te dienen – ermee rekening is gehouden dat veel betrokken gemeenten pas in de begroting 1999 een post terzake zullen kunnen opnemen. In welke mate door de gemeenten werkelijk van de regeling gebruik zal worden gemaakt zal pas in de loop van de tijd duidelijk worden.

In reactie op de brief van de VNG van 6 november 1997 merk ik op dat de brief van 8 oktober 1997 in nauw overleg met de VNG is opgesteld waarbij de eenvoud en de helderheid van de bijdrageregeling voorop hebben gestaan. De regeling speelt volledig in op het door de VNG tijdens de evaluatie van het BOOT gesignaleerde knelpunt dat voor een gemeente kan ontstaan als zich binnen een gemeente nog veel ondergrondse tanks bevinden die vroeger op aanwijzing van de gemeente zijn gesaneerd en waarbij thans door de gemeente aanvullende maatregelen noodzakelijk worden geacht. Daarbij komt dat het rijk in beginsel niet verantwoordelijk kan worden gesteld voor de kosten van de te nemen aanvullende maatregelen. Door de bijdrageregeling neemt de regering wel de verantwoordelijkheid om gemeenten waarin het vorenbedoelde knelpunt nog niet is opgelost te faciliteren bij het vinden van een definitieve oplossing. Bij die gemeenten waar in de afgelopen jaren een goede oplossing is gevonden, heeft de problematiek blijkbaar niet tot een groot knelpunt geleid. De brief van de VNG geeft mij dan ook geen aanleiding om de regeling te wijzigen, te meer omdat er ook verschillende positieve reacties op de bijdrageregeling van gemeenten zijn ontvangen. Mijn antwoordbrief aan de VNG gaat hier ter informatie bij.

10

Wat gebeurt er als de werkelijke kosten de veronderstelde f 5000,- aanzienlijk overschrijden? Wat gebeurt er als het beroep op de regeling de geraamde 4,5 tot 7,2 miljoen gulden overschrijdt?

De genoemde f 5000,- hebben betrekking op de maximale kosten van aanvullende maatregelen. Er is geen verwachting dat de werkelijk per tank te maken kosten aanzienlijk hoger zullen uitkomen. Hoewel de raming van de totale kosten van de bijdrageregeling zo zorgvuldig mogelijk op basis van de thans beschikbare gegevens heeft plaatsgevonden, kan niet volledig worden uitgesloten dat uiteindelijk meer situaties voor de regeling in aanmerking komen dan thans wordt voorzien. De dekking van

de eventuele meerkosten zal dan gevonden moeten worden binnen het voor bodemsanering beschikbare budget.

11

Wanneer volgt een evaluatie van het beleid zoals dat nu is uitgestippeld, alsmede een overzicht van de hoeveelheid tanks en kosten die daarmee gemoeid zijn?

De bijdrageregeling in de brief van 8 oktober 1997 heeft een looptijd tot 1 juni 2000. Een overzicht van het aantal betrokken tanks en de kosten die met de regeling gemoeid zijn is derhalve op zijn vroegst in het najaar van 2000 te geven.

BIJLAGE

Aan de voorzitter van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van de Tweede Kamer der Staten-Generaal
's-Gravenhage, 17 oktober 1997

Tijdens het Algemeen Overleg van 11 september 1997 is onder meer gesproken over de financiering van de problematiek van particuliere tankeigenaren naar aanleiding van mijn brief van 18 juni 1997. Daarbij is onderscheid gemaakt tussen:

- a. de relatief hoge kosten die kunnen optreden als tankeigenaren op grond van het BOOT (Besluit opslaan in ondergrondse tanks) aanvullende maatregelen moeten treffen bij tanks die reeds eerder gesaneerd zijn, de zogenaamde «dubbelgepakte» tankeigenaren, en
- b. de kosten van bodemsaneringen bij particuliere tanks.

Ik zegde u toe u voor de komende begrotingsbehandeling te informeren over:

- A. de dekking van de regeling voor «dubbelgepakte» tankeigenaren, zoals aangekondigd in mijn brief van 18 juni 1997, en
- B. oplossingen voor de financieringsproblematiek van bodemsaneringen bij particuliere tankeigenaren.

Onderstaand ga ik op de beide onderwerpen in.

A. de dekking van de regeling voor «dubbelgepakte» tankeigenaren

In mijn brief van 18 juni 1997 kondigde ik aan dat ik een financiële bijdrage zal verlenen aan gemeenten die vanwege het feit dat zich binnen de gemeente veel «dubbelgepakte» tankeigenaren bevinden voor een financieel knelpunt komen te staan. De bijdrage wordt verleend op grond van artikel 61, eerste lid onder a. van het Bijdragebesluit openbare lichamen. Onlangs heb ik de gemeenten over de bijdrageregeling geïnformeerd. Een afschrift van mijn brief hierover aan de gemeenten gaat hierbij.¹ Voor de exacte inhoud van de regeling verwijs ik naar deze brief.

De regeling is zodanig opgezet dat in beginsel elke gemeente op de regeling een beroep kan doen. De bijdrage dient geheel aan de betrokken tankeigenaren ten goede te komen. Uitbetaling aan de gemeenten (f 1000,- per tank voor 90% van het aantal betrokken tanks) vindt plaats op declaratiebasis in het jaar 2000. De regeling gaat ervan uit dat de gemeente het aan de tankeigenaar uit te betalen bedrag voordien heeft uitbetaald. Het jaar van uitbetaling is vastgesteld in overleg met de VNG en houdt verband met de begrotingssystematiek van de gemeenten. Naar schatting zijn bij de regeling 5000 à 8000 tanks betrokken. Met de regeling is derhalve een bedrag gemoeid van ca. f 4,5 à f 7,2 mln. Dekking van de regeling zal plaatsvinden uit het voor bodemsanering beschikbare budget.

In het Algemeen Overleg van 11 september jl. werd opgemerkt dat om te bereiken dat de regeling op zoveel mogelijk gedupeerde tankeigenaren van toepassing is, zoveel mogelijk gemeenten op de regeling een beroep zouden moeten doen. Inmiddels is met de VNG afgesproken om in een binnenkort te verschijnen VNG-ledenbrief over de uitvoering en de handhaving van het BOOT, een oproep van die strekking aan de gemeenten op te nemen.

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

B. oplossingen voor de financieringsproblematiek van bodemsaneringen bij particuliere tanks

Inzake mogelijke oplossingen voor deze problematiek gaf ik in mijn brief van 18 juni 1997 aan dat met de oliemaatschappijen nog contacten gaande waren over een vrijwillige bijdrage in een te vormen fonds. Inmiddels is van de oliemaatschappijen vernomen dat daar geen bereidheid tot een bijdrage bestaat.

In mijn brief van 18 juni 1997 gaf ik verder aan dat de mogelijkheid van een fiscale maatregel, zijnde een aftrekpost op de inkomstenbelasting voor particulieren, was meegenomen bij het Interdepartementale beleidsonderzoek bodemsanering. Bij dit onderzoek werd geconstateerd dat een dergelijke aftrekpost geen reële optie is, aangezien door middel van het huurwaardeforfait al in een algemene aftrekpost voor onderhoudskosten aan een eigen woning is voorzien. Met de omstandigheid dat hierbij belastingplichtigen met hogere onderhoudskosten dan waarmee forfaitair rekening is gehouden, nadeel lijden, is bij de instelling van het huurwaardeforfait rekening gehouden.

In de follow-up van het Kabinetsstandpunt vernieuwing bodemsaneringsbeleid zullen instrumenten worden ontwikkeld ten behoeve van een meer flexibel stelsel voor de financiering van de bodemsanering. Gedacht moet daarbij worden aan onder meer de instelling van een bodemsaneringsfonds, kredietgarantieregelingen en vormen van gemengde financiering. Bij de ontwikkeling van deze instrumenten zal ook de problematiek van particuliere tankeigenaren worden ingebracht.

Afgezien van het te ontwikkelen nieuwe instrumentarium, bestaat op grond van het huidige financieringsstelsel ook nu reeds de mogelijkheid van co-financiering. De provincies en de vier grote steden kunnen als budgethouders Wet bodembescherming bepalen voor welke gevallen het budget wordt gebruikt. Uiteraard ligt daarbij in principe de prioriteit bij urgente saneringen. Ook particuliere tankeigenaren kunnen op deze mogelijkheid een beroep doen en daarover in contact treden met de provincie of de vier grote steden. De gemeente kan daarbij – als bevoegd gezag voor de uitvoering van het BOOT – een bemiddelende rol spelen. In zo'n geval zal kunnen worden bekeken in hoeverre de overheid zal kunnen bijdragen in de kosten van bodemsanering. Het ligt voor de hand dat daarbij ook rekening wordt gehouden met een bepaald eigenaarsrisico dat bijvoorbeeld tot uitdrukking kan komen in een eigen bijdrage van de particuliere tankeigenaar in verhouding tot de economische waarde van zijn woning. De bodemsanering bij de tank zal dan kunnen worden uitgevoerd op grond van een gecombineerde opdracht van particulier en overheid of er kan voor worden gekozen dat de particulier het vastgestelde eigenaarsrisico aan de overheid betaalt die vervolgens, met aanvullende overheidsfinanciering, opdracht tot uitvoering van de sanering geeft.

In overleg met IPO, de vier grote steden en VNG zal de mogelijkheid van co-financiering ten behoeve van de bodemsanering bij particuliere tankeigenaren nader moeten worden uitgewerkt. Hierbij zal in het bijzonder aandacht moeten worden gegeven aan de rol van de bepaling van ernst en urgentie bij het beschikbaar stellen van overheidsgeld voor de onderhavige gevallen. Voorts zal aandacht moeten worden gegeven aan de rol van de drempelbijdrage voor de gemeente. Aangezien de saneringskosten per geval bij deze gevallen veelal lager zullen zijn dan het drempelbedrag van f 100 000,- vormt dit hoogstwaarschijnlijk een obstakel voor veel gemeenten om een bemiddelende rol op te pakken. Op grond van artikel 42, juncto artikel 79.3, van de Wet bodembescherming hebben de provincies en de vier grote steden echter in beginsel de

mogelijkheid een aantal samenhangende gevallen binnen één gebied te clusteren en te beschouwen als één geval van bodemverontreiniging. In hoeverre hieronder ook een groot aantal verspreid binnen een gemeente liggende verontreinigingsgevallen bij particuliere tanks kunnen worden begrepen, zal moeten volgen uit de nadere voorstellen van IPO/de vier grote steden/VNG inzake co-financiering.

Ik verwacht u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,
M. de Boer