

Vergaderjaar 1996–1997

**24 791**

**Subsidieverlening Tankercleaning Rotterdam**

**Nr. 2**

**BRIEF VAN DE WERKGROEP**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 3 oktober 1996

Bijgaand ontvangt u het eindadvies van de werkgroep Subsidieverlening Tankercleaning inzake een mogelijk onderzoek naar de subsidieverlening aan TCA/TCR, dat heden aan de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer is aangeboden.

De voorzitter van de werkgroep Subsidieverlening Tankercleaning,  
Blaauw

De griffier van de werkgroep Subsidieverlening Tankercleaning,  
De Vries

## **INHOUDSOPGAVE**

	blz.
1. Inleiding	3
2. Werkwijze	3
3. Analyse drie hoofdvragen	5
4. Conclusie en eindadvies	7
4.1. Inleiding	7
4.2. Persoonlijke betrokkenheid	8
4.3. Rapport advocaat-generaal Feber	9
4.4. Controle en handhaving van milieuregels	9
4.5. Resumerend	10
Bijlagen:	
1. Vragen en antwoorden	11
2. Uit te nodigen personen gesprek TCR	35

## 1. INLEIDING

Op donderdag 6 april 1995 is door de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de Werkgroep subsidieverlening tankercleaning ingesteld.

De volgende leden maakten deel uit van deze werkgroep: J. D. Blaauw (VVD, voorzitter), E. P. van Heemst (PvdA), A. H. Esselink (CDA) per 10 september 1996 vervangen door mw. dr. J. G. M. Assen (CDA), drs. J. H. Klein Molekamp (VVD), J. W. van Waning MA (D66), mw. M. Vos (Groen-Links) en R. J. L. Poppe (SP). Griffier van deze werkgroep was de griffier van de vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, mr. drs. J. M. de Vries. Hij werd bijgestaan door drs. N. T. L. Hogenhuis (stafmedewerker ruimtelijk beleid) en mr. R. A. D. Blaauw MA (voor enige maanden toegevoegd stafmedewerker).

De werkgroep heeft tot taak gekregen een advies uit te brengen over de vraag of het, gezien de reeds aan de Kamer ter beschikking gestelde informatie, wenselijk en noodzakelijk is een nader onderzoek in te stellen naar de volgende hoofdvragen:

- wat is de achtergrond van het door de ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken genomen besluit tot subsidieverlening aan TCA/TCR voor scheepsschoonmaakactiviteiten en de verwerking van afvalstoffen?;
- op welke wijze heeft de controle en handhaving van de aan de subsidie gekoppelde subsidievoorwaarden plaatsgevonden?;
- is de Kamer terzake van de subsidieverlening in voldoende mate geïnformeerd?

Op 31 mei 1995 heeft de werkgroep een eerste advies uitgebracht aan de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer<sup>1</sup>. Dit advies is door beide commissies in hun gezamenlijke vergadering onverkort overgenomen. Het advies had als kern de uitkomsten van de lopende of toekomstige door derden uitgevoerde onderzoeken inzake TCR af te wachten. Het betrof de TCR-strafzaak, het onderzoek van de Commissie handhaving milieuregels TCR en het onderzoek van de Algemene Rekenkamer naar TCR en andere havenontvangstinstallaties. De werkgroep heeft als vervolgoopdracht gekregen, deze onderzoeken te analyseren en een eindadvies uit te brengen over de vraag of de bovengenoemde hoofdvragen genoegzaam zijn beantwoord en te adviseren over de vraag hoe de eventueel nog openstaande vragen kunnen worden beantwoord. Het onderhavige eindadvies van de werkgroep voorziet hierin.

Dit eindadvies wordt uitgebracht aan de eerder genoemde vaste commissies. Doch aangezien ook aan de commissie voor de Rijksuitgaven het rapport van de Algemene Rekenkamer in handen is gesteld, acht de werkgroep het wenselijk dat de vervolgprocedure samen met deze commissie wordt bepaald. In een gezamenlijke procedurevergadering van deze commissie en de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening is besloten het Rekenkamer-rapport te betrekken in de voorbereiding van het advies van de werkgroep.

De vaste commissie van Justitie kan worden betrokken bij de besluitvorming over het in paragraaf 4.4. gestelde.

## 2. WERKWIJZE

De werkgroep heeft kennisgenomen van de volgende onderzoeken:

---

<sup>1</sup> V&W-95-505 en VROM-95-320.

1. Het requisitoir d.d. 19 september 1995 en het vonnis van de Arrondissementsrechtbank d.d. 13 oktober 1995 inzake de TCR-zaak.
2. Het rapport «Bestuursrechtelijke handhaving Tank Cleaning Rotterdam» van de Commissie handhaving milieuregels Tank Cleaning Rotterdam, februari 1996.
3. Het rapport «Tankcleaning Rotterdam en andere havenontvangst-installaties van de Algemene Rekenkamer, mei 1996 (Kamerstuk 24 715, nrs. 1 en 2).

Daarnaast heeft de werkgroep dankbaar gebruik gemaakt van:

4. Het rapport «Dossier TCR, Tien jaar schone schijn» van het Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum van het ministerie van Justitie, nr. 43, 1996.
5. Het rapport van de Centrale Recherche Informatiedienst van het Korps landelijke politiediensten van het ministerie van Justitie inzake Tankcleaning Rotterdam (V&W-96-505 en VROM-96-594).

Het eerste advies van de werkgroep bevatte een inventarisatie van de nog openstaande vragen die van belang zijn bij de beantwoording van de hierboven genoemde hoofdvragen (zie hoofdstuk IV en bijlage 2 eerste advies). Het eindadvies van de werkgroep is dan ook allereerst gebaseerd op een aan de hand van de hierboven genoemde onderzoeken gevoerde analyse van de openstaande vragen. De werkgroep heeft overigens, overeenkomstig haar opdracht, zich beperkt tot een analyse van door de Kamer ter beschikking gestelde informatie en heeft niet zelfstandig onderzoek verricht.

In bijlage 1 van het onderhavige eindadvies worden de openstaande vragen en de daarbij gevonden antwoorden geïnventariseerd. De werkgroep heeft daarbij vooral dankbaar gebruik kunnen maken van het onderzoek van de Algemene Rekenkamer, dat de openstaande vragen van de werkgroep zoveel mogelijk heeft beantwoord.

In hoofdstuk 3 wordt geanalyseerd in hoeverre de hoofdvragen hiermede zijn beantwoord, waarna in hoofdstuk 4 de werkgroep haar eindadvies uitbrengt.

Op verzoek van de vaste commissie voor V&W, VROM en Justitie hebben de bewindslieden van V&W, VROM en Justitie bij brief van 12 juli 1996 (VROM-96-613, V&W-96-534, Just-96-684) een reactie gegeven op «Dossier TCR» van het WODC en het rapport Bestuursrechtelijke handhaving Tank Cleaning Rotterdam van de Commissie handhaving milieuregels TCR. In het vervolg van dit eindadvies wordt nog nader op deze brief ingegaan.

Op verzoek van de werkgroep hebben de vaste commissies voor V&W en VROM aan de minister van V&W gevraagd aan te geven waarom Rotterdam uiteindelijk niet participeerde in de op te zetten HOI. Bij brief van 14 augustus 1996 (V&W-96-580 en VROM-96-666) heeft de minister van V&W haar visie terzake gegeven.

De vaste commissies voor VROM, V&W en de commissie voor de Rijksuitgaven hebben over het Rekenkamerrapport een aantal vragen aan de Algemene Rekenkamer voorgelegd. De antwoorden op deze vragen (zie Kamerstuk 24 715, nr. 3) zijn verwerkt in bijlage 1 van het onderhavige eindadvies. In deze bijlage is tevens het CRI-rapport, een chronologisch overzicht van de gang van zaken rond TCR, verwerkt.

### 3. ANALYSE DRIE HOOFDVRAGEN

In dit hoofdstuk wordt gezien of het eerste advies van de werkgroep en de in bijlage 1 beantwoorde vragen tot een voldoende beantwoording van de drie eerder genoemde hoofdvragen leiden.

**De eerste hoofdvraag luidt:** «Wat is de achtergrond van het door de ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken genomen besluit tot subsidieverlening aan TCA/TCR voor scheepsschoonmaakactiviteiten en de verwerking van afvalstoffen?»

Het eerste advies van de werkgroep ging reeds in op deze vraag. Daarnaast wordt in alle rapporten de voorgeschiedenis uitgebreid geschetst. Zo wordt gesproken over het MARPOL-verdrag, het instellen van een stuur- of projectgroep en het beschikbaar stellen van een subsidiebedrag. Met name het Rekenkamerrapport gaat in op het keuzeproces tussen de verschillende kandidaten. Daarmee geeft de Rekenkamer een antwoord op de eerder door de werkgroep geïnventariseerde openstaande vragen. De werkgroep verwijst naar de in bijlage 1 geïnventariseerde antwoorden op de vragen 1, 2 en 3. Samenvattend kan gesteld worden, dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich bij de keuze van een kandidaat-HOI vooral heeft laten leiden door financiële overwegingen. De conclusies van de Rekenkamer (paragraaf 2.1.3) spreken voor zich en worden door de werkgroep onderschreven.

De rapporten geven geen duidelijk antwoord op de vraag waarom de voorwaarde tot participatie van de gemeente Rotterdam geen rol meer heeft gespeeld in het uiteindelijke keuzeproces. Rotterdam participeerde wel door als eigenaar/verhuurder van de grond op te treden.

Zoals eerder gezegd, heeft de minister van V&W in haar brief van 14 augustus 1996 een toelichting gegeven op de vraag waarom de gemeente Rotterdam uiteindelijk niet participeerde. De werkgroep concludeert, ook na lezing van het CRI-rapport, dat in de ogen van het ministerie voorstellen waarin Rotterdam participeerde een te hoge investering dan wel een dekking van de exploitatietekorten vroegen. Deze financiële argumenten en de tijdsdruk waren redenen om niet vast te houden aan de vereiste tot deelname van de gemeente Rotterdam. Uiteindelijk waren zowel het ministerie van V&W als de gemeente Rotterdam van mening dat het initiatief van TCA acceptabel was.

De rapporten geven geen uitgebreid antwoord op de vragen, wie (welke personen) concreet betrokken zijn geweest bij het keuzeproces.<sup>1</sup> Alleen voor bepaalde momenten wordt bijvoorbeeld door de Rekenkamer gesproken over de directeur-generaal DGSM en de minister van Verkeer en Waterstaat.<sup>2</sup> Uit het CRI-rapport blijkt dat met name de directeur-generaal DGSM een belangrijke adviserende en sturende rol heeft vervuld bij de totstandkoming van een HOI in Rotterdam. Samen met de Stuurgroep bepleitte hij bij de minister van Verkeer en Waterstaat en andere betrokkenen zeer regelmatig een spoedige besluitvorming en legde hij veelvuldig de nadruk op de financiële aspecten bij deze besluitvorming.

**De tweede hoofdvraag luidt:** «Op welke wijze heeft de controle en handhaving van de aan de subsidie gekoppelde subsidievoorwaarden plaatsgevonden?»

De subsidievoorwaarden komen aan de orde in het eerste advies van de werkgroep (blz. 8) en worden uitgediept in het Rekenkamerrapport. Uit de antwoorden op de openstaande vragen 11 tot en met 14 (bijlage 1) wordt duidelijk dat er geen sprake is van bijzondere voorwaarden. Uit het eerder

---

<sup>1</sup> Zie de antwoorden op de openstaande vragen 1 en 3, bijlage 1.

<sup>2</sup> Zie de antwoorden van de Rekenkamer op schriftelijke vragen 6 en 7, Kamerstuk 24 715, nr. 3.

genoemde CRI-rapport blijkt dat de subsidievoorwaarden in de ogen van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer door het ministerie van Verkeer en Waterstaat uiterst soepel zijn gehanteerd, ondanks het feit dat eerder door het ministerie van Verkeer en Waterstaat was toegezegd strenge voorwaarden strak te begeleiden<sup>1</sup>. Men doelde daarbij met name op terugbetaling bij faillissement en de afstemming met de vergunningvoorwaarden. Dat neemt niet weg dat uit de verschillende rapporten blijkt, dat met name het ministerie van Verkeer en Waterstaat tekort schoot in de controle en handhaving van de subsidievoorwaarden. Daaronder valt ook het toezicht op de milieuvergunningen. De ontbindende voorwaarde bij geschaad vertrouwen vervulde een kernfunctie, doch werd ondanks negatieve signalen en geconstateerde overtredingen niet toegepast. De verschillende overheden hebben in de handhaving onvoldoende samengewerkt. De negatieve signalen waren, zoals blijkt uit het CRI-rapport, met name afkomstig van VROM-ambtenaren. De negatieve beeldvorming rond TCR werd vooral door de directeur-generaal DGSM anders ingeschat<sup>2</sup>. Uit het Rekenkameronderzoek blijkt, dat de investeringsvoorwaarde is gewijzigd of zelfs vervallen. Ook de controle op de declaraties en de bouw van de installatie was gebrekkig.<sup>3</sup> Met name het rapport Bestuurlijke Handhaving gaat hier nader op in. De werkgroep vraagt zich af in hoeverre er hier sprake is geweest van een incident of dat de subsidievoorwaarden in het algemeen te weinig worden gecontroleerd.

Dossier TCR geeft helderheid over de achtergronden van het afblazen van het strafrechtelijk onderzoek naar TCA en TCR.<sup>4</sup> Het WODC legt nadrukkelijk een relatie tussen het verzet van het ministerie van Verkeer en Waterstaat en het eindigen van deze gerechtelijke vooronderzoeken. De Rekenkamer heeft een en ander niet onderzocht. Het rapport Bestuurlijke Handhaving spreekt in dit kader over een «beleidsverstrikking» en «... er is kritiek op TCR, maar ook een zekere afhankelijkheid van TCR.»

Op 7 juni 1996 werd de werkgroep echter geconfronteerd met nieuwe feiten over het belemmeren van een door advocaat-generaal Feber eind 1988 voorgenomen gerechtelijk vooronderzoek naar door TCR begane strafbare feiten.<sup>5</sup> Er wordt in het artikel beweerd, dat de secretarissen-generaal van de ministeries van Verkeer en Waterstaat, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Justitie op 16 maart 1989 besluiten dit onderzoek te staken of niet te starten. De informatie is gebaseerd op het uitgelekte CRI-rapport.

De werkgroep concludeert na lezing van het CRI-rapport dat advocaat-generaal Feber in december 1988 door een lid van het Milieubijstandsteam en de Rijksaccountantsdienst een rapport heeft laten opstellen inzake TCR. Feber zou dit rapport gebruiken bij het opstellen van een notitie ten behoeve van de procureur-generaal, wat zou kunnen leiden tot strafrechtelijke vervolging van TCR. Daarover zou de procureur-generaal in de week van 2 januari 1989 moeten beslissen. Niet duidelijk is of deze notitie ooit is afgerond en uitgebracht aan de procureur-generaal, dan wel of de procureur-generaal positief of negatief heeft beslist over een eventuele vervolging van TCR. Het eerder genoemde ten behoeve van Feber opgestelde rapport is door hem ter hand gesteld aan ambtenaren van het ministerie van VROM in verband met mogelijke nadelige gevolgen voor de minister van V&W.

De bewering dat de secretarissen-generaal van V&W, VROM en Justitie op 16 maart 1989 besloten hebben een voorgenomen gerechtelijk vooronderzoek te staken of niet te starten, is dan ook niet gebaseerd op in het CRI-rapport genoemde feiten. Het is waarschijnlijk een interpretatie van de woorden van de secretaris-generaal van VROM aan zijn minister: «Het rapport van de Procureur-Generaal te 's-Gravenhage heeft SG-Jus

<sup>1</sup> Zie bijlage 103, CRI-rapport.

<sup>2</sup> Zie bijlagen 61, 62 en 63, CRI-rapport.

<sup>3</sup> Zie de antwoorden op schriftelijke vragen 16, 17 en 18, bijlage 1.

<sup>4</sup> Zie antwoord op openstaande vraag 15, bijlage 1.

<sup>5</sup> «TCR gespaard om minister te beschermen», Rotterdams Dagblad d.d. 7 juni 1996.

het initiatief doen nemen tot gesprek met collegae. De indruk over deze zaak is, dat duiken in het verleden weinig zin heeft.»<sup>1</sup> De vraag is of de secretaris-generaal van VROM doelde op het rapport van de advocaat-generaal Feber. Van een rapport van de procureur-generaal blijkt niets uit het CRI-rapport. Het «niet duiken in het verleden» kan verband houden met eerder door ambtenaren van V&W geuite waarschuwingen dat ingrijpen in het TCR-dossier mogelijke negatieve gevolgen voor de minister van V&W zou kunnen hebben. Anderzijds concludeert de werkgroep dat de drie secretarissen-generaal wel besloten tot een onderzoek naar mogelijke stappen tegen TCR. Het beweerde «staken of niet starten van een gerechtelijk vooronderzoek» zou hiermee in strijd zijn.

Voor de werkgroep staat in ieder geval vast, dat de diverse controlerende en handhavende instanties onvoldoende adequaat hebben gereageerd op negatieve signalen rond TCR. De door de overheid gecreëerde afhankelijkheid van TCR belemmerde een krachtig bestuurlijk optreden.

**De derde hoofdvraag luidt:** «Is de Kamer terzake van de subsidieverlening in voldoende mate geïnformeerd?»

Uit het Rekenkamerrapport blijkt, dat de Kamer in 1984/1985 niet tijdig en expliciet is geïnformeerd over de investeringsvoorwaarden.<sup>2</sup>

De investeringsvoorwaarden kwamen pas expliciet aan de orde in op 19 oktober 1988 gegeven antwoorden op schriftelijke vragen. In deze antwoorden werd in de bijdrage van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geschrapd. De Kamer werd zo niet geïnformeerd over de eigen investeringen van TCR. Tevens niet over het werkelijk aantal geconstateerde overtredingen.<sup>3</sup> Hierdoor ontstond naar de mening van het ministerie van VROM, zoals blijkt uit het CRI-rapport, een te rooskleurig beeld van de situatie. Daarnaast werd de zinsnede over de eerder genoemde ontbindende voorwaarde bij geschaad vertrouwen geschrapd. Die voorwaarde kende de Kamer echter reeds.

De Rekenkamer heeft geen andere onvolledige of onjuiste informatieverstrekking aan de Kamer geconstateerd.<sup>4</sup>

## 4. CONCLUSIE EN EINDADVIES

### 4.1. Inleiding

In haar eerste advies sprak de werkgroep de verwachting uit dat de lopende en toekomstige door derden uitgevoerde onderzoeken veel relevante en deugdelijke informatie zouden kunnen opleveren. Naar de mening van de werkgroep is gebleken dat dat ook voor een groot deel het geval is. Met name het Rekenkamerrapport geeft een antwoord op veel van de in het eerste advies genoemde openstaande vragen. In het algemeen geven het Rekenkamerrapport, het rapport Bestuurlijke Handhaving, het Dossier TCR en het CRI-rapport een goed inzicht in de voorgeschiedenis, het keuzeproces, de controle en handhaving en de rol van de verschillende overheden daarin. Daarnaast bieden de rapporten en de aanvullende brieven van de betrokken ministers een goede basis voor verbeteringen in het beleid, de wetgeving en de uitvoering van de controle en de handhaving. De werkgroep concludeert dat de drie hoofdvragen in belangrijke mate reeds zijn beantwoord.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 110, CRI-rapport.

<sup>2</sup> Zie het antwoord op openstaande vraag 13, bijlage 1.

<sup>3</sup> Zie het antwoord van de Rekenkamer op schriftelijk vraag 29, Kamerstuk 24 715, nr. 3.

<sup>4</sup> Zie het antwoord van de Rekenkamer op schriftelijke vraag 30, Kamerstuk 24 715, nr. 3.

## 4.2. Persoonlijke betrokkenheid

Voor wat betreft de eerste hoofdvraag kan geconstateerd worden dat de verschillende rapporten geen volledig inzicht geven in de persoonlijke betrokkenheid van bewindslieden en ambtenaren bij het keuzeprocess voor een Havenontvangstinstallatie.

De meerderheid van de werkgroep<sup>1</sup> constateert daarbij, dat de verschillende rapporten wel een helder inzicht geven in de rol van de verschillende overheden. Zij beseffen dat de minister daarbij verantwoordelijk is voor het optreden van haar ambtenaren.<sup>2</sup> In dat licht doet het er niet toe in hoeverre zij persoonlijk betrokken was. Een inventarisatie van de persoonlijke visie en het persoonlijk optreden van de minister van Verkeer en Waterstaat (en haar topambtenaren) voegt in de ogen van dit deel van de werkgroep niets toe aan de geconstateerde feiten en tekortkomingen. Voor deze leden staat de inhoud van het (toekomstige) beleid centraal. Het vellen van een oordeel achteraf over het persoonlijk optreden van oud-bewindslieden, ambtenaren of andere betrokkenen, kan in de ogen van hen geen zelfstandige reden zijn voor een nader onderzoek. In dat licht achten zij een nader onderzoek naar deze vraag niet opportuun.

Wel stelt deze meerderheid van de werkgroep voor, voorafgaand aan een debat over TCR, verschillende betrokkenen (waaronder de toenmalige minister van Verkeer en Waterstaat) in een gesprek (van de vaste commissies) de mogelijkheid te geven hun persoonlijke visie te geven op de conclusies uit de verschillende rapporten. Dit gesprek zou meer het karakter kunnen hebben van het gelegenheid geven tot het vrijwillig publiekelijk afleggen van verantwoording, voorzover daar belangstelling voor is. Nadrukkelijk is het niet de bedoeling te spreken van een verhoor of hoorzitting ten behoeve van een nader onderzoek. Deze leden beseffen terdege dat deze uitzonderlijke vorm van een gesprek, van de leden uit de desbetreffende vaste commissies en van de gesprekspartners de nodige discipline zal vragen. Allen zullen het specifieke karakter van het gesprek steeds voor ogen dienen te houden, zodat men niet vervalt in een verhoor. In bijlage 2 wordt aangegeven wie naar de mening van de meerderheid van de werkgroep voor dit gesprek uitgenodigd zouden kunnen worden.

Na dit gesprek is in de ogen van de meerderheid van de werkgroep het TCR-dossier rijp voor afhandeling. Het rapport van de Algemene Rekenkamer en de brief van 12 juli 1996 zouden als basis kunnen dienen voor een gedachtenwisseling met de regering. Een politiek oordeel over het toekomstige beleid inzake havenontvangstinstallaties kan tijdens hetzelfde overleg gegeven worden.

De minderheid van de werkgroep<sup>3</sup> is echter van mening dat de aard van de TCR-zaak en de maatschappelijke verontwaardiging die rond deze zaak is ontstaan nopen tot een nader onderzoek naar de persoonlijke betrokkenheid van oud-bewindslieden, ambtenaren en andere betrokkenen. Deze leden menen dat in deze de geloofwaardigheid van de overheid in het geding is en daarom niet voorbij kan worden gegaan aan het persoonlijk optreden van betrokkenen bij de subsidieverlening aan TCR en de controle en handhaving van de subsidievoorwaarden. Zij hopen dat dit nadere onderzoek ook meer inzicht geeft in de controle en handavingscultuur op en tussen de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

De minderheid van de werkgroep adviseert in het kader van het nader onderzoek de verschillende betrokkenen te horen in een hoorzitting. Bijlage 2 kan dan ook als basis dienen voor deze hoorzitting. Doch in de ogen van deze leden heeft deze hoorzitting wel degelijk als doel waarheidsvinding in het kader van een nader onderzoek. De hoorzitting wordt, in tegenstelling tot een door de meerderheid van de werkgroep

<sup>1</sup> De leden Blaauw, Assen, Klein Molekamp en Van Waning.

<sup>2</sup> Zie het antwoord van de Rekenkamer op schriftelijke vraag 10, Kamerstuk 24 715, nr. 3.

<sup>3</sup> De leden Van Heemst, M. Vos en Poppe.



voorgesteld gesprek, ingekaderd in een breder verband en daardoor ook goed voorbereid en verwerkt. Vanwege de zorgvuldigheid richting betrokkenen achten deze leden dit noodzakelijk.

De minderheid van de werkgroep heeft geen specifieke voorkeur voor een bepaalde vorm van nader onderzoek en daarmee van de hoorzitting. Zij denken dat volstaan kan worden met het instellen van een bijzondere commissie. Mocht in de loop van het onderzoek blijken dat het bij betrokkenen ontbreekt aan de bereidheid tot het vrijwillig verschaffen van schriftelijke en/of mondelinge informatie, kan alsnog worden overgegaan tot het instellen van een enquêtecommissie. Pas na afronding van dit nadere onderzoek acht de minderheid van de werkgroep de tijd rijp voor een politiek oordeel over het TCR-dossier.

#### **4.3. Rapport advocaat-generaal Feber**

Ten aanzien van de tweede hoofdvraag ziet de meerderheid van de werkgroep na kennisneming van de stukken rond het rapport van advocaat-generaal Feber (december 1988) aanleiding te adviseren de minister van Justitie te vragen inzicht te verschaffen in de precieze gang van zaken rond dit rapport en een eventueel voorgenomen gerechtelijk vooronderzoek. Zij zien vooralsnog geen reden om te veronderstellen dat politici dan wel ambtenaren bewust een strafrechtelijk onderzoek hebben tegengewerkt of gestopt.

De minderheid van de werkgroep wil de gang van zaken rond het rapport van advocaat-generaal Feber betrekken bij het door hen voorgestane nadere onderzoek naar de persoonlijke betrokkenheid van bewindslieden, ambtenaren en derden. Zij hopen daardoor meer inzicht te krijgen in de achterliggende stukken en ook in de hoorzitting of het verhoor (bij een enquête) zal dit onderwerp naar hun mening voorwerp van gesprek moeten zijn.

#### **4.4. Controle en handhaving milieuregels**

De vraag naar het toekomstig controle- en handhavingsbeleid op het gebied van milieu past naar het oordeel van de werkgroep in het reguliere algemeen overleg over de handhaving van milieuregels. De lessen uit het TCR-dossier kunnen daarbij aan de orde komen. De werkgroep merkt op, dat zij bij haar werkzaamheden heeft moeten constateren dat de handhavingsstructuur complex en ondoorzichtig is. Daarnaast is de uitvoering, met name de samenwerking tussen de verschillende overheidsorganen, ook een zaak van cultuur. De vraag is in hoeverre de politiek verantwoordelijken voldoende inzicht in en greep krijgen op dit proces. Daarom geeft de werkgroep de betrokken vaste commissies in overweging het toekomstig debat over de controle en handhaving van milieuregels diepgaander voor te bereiden. De werkgroep is van mening dat gekeken zou moeten worden naar de structuur en cultuur van de controle en handhaving van milieuregels, in het bijzonder van de regels inzake de inzameling en verwerking van vloeibare afvalstoffen afkomstig van industrie en scheepvaart. Daarbij kan bijvoorbeeld aandacht geschonken worden aan de aansturing van de controle en handhaving, de capaciteit en ter beschikking staande faciliteiten, de samenwerking binnen en tussen overheden en de prioriteitsstelling bij bestuur, politie en justitie. De werkgroep heeft de verwachting dat zo het inzicht van de Kamer kan verbeteren, waardoor de Kamer in het debat met de regering een weloverwogen oordeel kan vellen over het toekomstige controle- en handhavingsbeleid.

De diepgaande voorbereiding zou naar de mening van de meerderheid van de werkgroep zijn beslag kunnen krijgen in een hoorzitting, waarbij de huidige spelers in het veld van de milieucontrole en -handhaving de

gelegenheid krijgen om hun visie te geven op de bestaande en toekomstige structuur en cultuur van de controle en handhaving van milieu-regels, en van de regels ten aanzien van vloeibare afvalstoffen in het bijzonder.

De minderheid van de werkgroep is van mening dat een diepgaande voorbereiding door middel van een onderzoek naar de structuur en cultuur van de controle en handhaving van milieuregels, en van de regels ten aanzien van vloeibare afvalstoffen in het bijzonder, wenselijk is. Dit onderzoek zou geïntegreerd moeten worden met het door deze leden voorgestane nader onderzoek inzake TCR. Doch indien de vaste commissies niet tot een nader onderzoek inzake TCR besluiten, verdient naar de mening van deze leden een zelfstandig onderzoek naar de structuur en cultuur van de controle en handhaving van milieuregels de voorkeur.

#### **4.5. Resumerend**

De werkgroep heeft tot haar spijt geen eensluidend advies kunnen formuleren. Dat neemt niet weg dat zij van mening is, dat haar voorbereidende werkzaamheden een goede basis kunnen zijn voor een vervolg, in welke vorm dan ook. Deze vorm is afhankelijk van de besluitvorming op basis van het onderhavige advies. Samenvattend dienen door de vaste commissies de volgende vragen beantwoord te worden:

1. wel of niet een nader onderzoek naar de persoonlijke betrokkenheid van bewindslieden, ambtenaren en derden bij de subsidieverlening aan TCR en de controle en handhaving van de subsidievoorwaarden?;
2. indien *niet* wordt gekozen voor een nader onderzoek inzake TCR: wel of geen gesprek met diverse betrokkenen (op basis van vrijwilligheid)?;
3. indien *niet* wordt gekozen voor een nader onderzoek inzake TCR: wel of geen verzoek aan de minister van Justitie om inzicht in de gang van zaken rond het rapport van advocaat-generaal Feber?;
4. indien *niet* wordt gekozen voor een nader onderzoek inzake TCR: wel of geen overleg met de regering over het TCR-dossier op basis van het rapport van de Algemene Rekenkamer en de brief van 12 juli 1996?;
5. indien *niet* wordt gekozen voor een nader onderzoek inzake TCR: wel een afzonderlijk onderzoek inzake de structuur en cultuur van de controle en handhaving van milieuregels of wordt volstaan met een hoorzitting op dit punt?;
6. indien *wel* gekozen wordt voor een nader onderzoek inzake TCR: wordt dit onderzoek geïntegreerd met een onderzoek naar de structuur en cultuur van de controle en handhaving van milieuregels of wordt volstaan met een hoorzitting op dit punt?;
7. indien *wel* gekozen wordt voor een nader onderzoek inzake TCR: moet de Kamer een bijzonder commissie of een onderzoekscommissie instellen?;

De werkgroep is tenslotte graag bereid tot een mondelinge toelichting van haar advies en verzoekt de commissies bij de besluitvorming over het bovenstaande de werkgroep op te heffen.

In deze bijlage worden de eerder in het eerste advies geïnventariseerde openstaande vragen en de uit de verschillende onderzoeken voortkomende antwoorden geïnventariseerd. In de antwoorden zijn ook de vragen en antwoorden aan de Algemene Rekenkamer verwerkt (24 715, nr. 3). Per vraag geeft de werkgroep een samenvatting van het gevonden antwoord en wordt er verwezen naar de desbetreffende bron.<sup>1</sup>

### Subsidieverlening

1

*Hoe is indertijd de besluitvorming om TCA met subsidie naar Rotterdam te halen op het ministerie gegaan, wie waren daarbij betrokken en welke documenten en besprekingen (met wie) liggen daaraan ten grondslag?*

In paragraaf 2.1 van het Rekenkamerrapport is weergegeven hoe in de eerste helft van de jaren tachtig het keuzeprocess is verlopen. Op grond van het MARPOL verdrag bestond er de verplichting om voor eind 1984 HOI's te realiseren.

Volgens het CRI-rapport heeft men reeds in 1981 moeite met het vinden van een bedrijf dat zal worden belast met de schoonmaakactiviteiten. De staatssecretaris van Volksgezondheid en Milieuhygiëne staat positief tegenover de inschakeling van Tankercleaning Schiedam. Op basis van verschillende onderzoeken is men ambtelijk overtuigd van de noodzaak van een overheidsbijdrage. Een van de onderzoeken betrof het haalbaarheidsonderzoek van het Havenbedrijf, Verolme en Tankercleaning Schiedam. (Bijlage 2, CRI-rapport)

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland laat in 1982 mede namens Rijnmond en Rotterdam aan Verkeer en Waterstaat weten dat ook zij van mening is dat een HOI alleen bedrijfseconomisch haalbaar is met een substantiële investeringssubsidie van de overheid. Betrokken overheden spraken verder hun voorkeur uit voor een centrale inrichting, waarin overheid en bedrijfsleven participeren. Verplaatsing en dus inschakeling van Tankercleaning Schiedam acht men noodzakelijk. Snelheid acht men geboden. (Bijlage 6, CRI-rapport)

In de ogen van de directeur-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) is de koppeling van Verolme aan Tankercleaning Schiedam gericht op het verwerven van een monopolie, waarbij de overheid het te verwachten verlies via subsidies compenseert.

De gemeente Rotterdam meldt in 1983 dat zij bereid is in de inrichting te participeren (via Verolme, na faillissement van Tankercleaning Schiedam), wel vraagt zij van het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer een spoedige principe-uitspraak over een rijksbijdrage. (Bijlage 8 en 9, CRI-rapport)

Een stuurgroep, onder leiding van de Hoofddirecteur DGSM, stelde in juli 1983 een plan op voor de realisatie van een schoonmaak- en verwerkingsinrichting in de haven van Rotterdam. Van deze stuurgroep maakten deel uit: Timmermans, Van der Boom, Van der Kleij en Sayes (Verkeer en Waterstaat), Overgaag en Van Dop (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) en Arbouw (Economische Zaken).

De stuurgroep had het terrein van Verolme Botlek op het oog. De minister liet op 26 mei 1983 de gemeente Rotterdam weten dat het schoonmaakbedrijf binnen één jaar gerealiseerd moest worden en dat de gemeente een belangrijk aandeel zou dienen te nemen zowel in het

<sup>1</sup> Dossier TCR = Dossier TCR, Tien jaar schone schijn, Wetenschappelijk Onderzoek- en Documentatiecentrum ministerie van Justitie (1996)

Rapport Bestuurlijke Handhaving = Rapport Bestuurlijke Handhaving Tank Cleaning Rotterdam, Commissie Handhaving Milieuregels Tank Cleaning Rotterdam (februari 1996)

Rekenkamerrapport = Rapport Tankcleaning Rotterdam en andere havenontvangstinstallaties, Algemene Rekenkamer (8 mei 1996)

Advies = Advies aan de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer inzake een mogelijk onderzoek naar de subsidieverlening aan TCA/TCR, Werkgroep subsidieverlening Tankercleaning (31 mei 1995, V&W-95-505 en VROM-95-320)

Antwoorden Rekenkamer = Antwoorden Algemene Rekenkamer d.d. 6 juni 1996 op schriftelijke vragen van de commissie voor de Rijksuitgaven en de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over het rapport Tankcleaning Rotterdam en ander havenontvangstinstallaties (Kamerstuk 24 715)

CRI-rapport = Het rapport van de Centrale Recherche Informatiedienst van het Korps landelijke politiediensten van het ministerie van Justitie inzake Tankcleaning Rotterdam (25 april 1995) (V&W-96-505 en VROM-96-594)

eigendom als in het beheer. In 1983 meldden zich drie kandidaten voor de HOI in Rotterdam. Een van deze bedrijven (Booy Clean) werd van deelname uitgesloten op grond van een twijfelachtige milieureputatie. Een tweede kandidaat was de zogenaamde Havenontvangst Combinatie. TCA stelde zich in november 1983 kandidaat voor de HOI (Rekenkamerrapport, blz. 13). Voor wat betreft de besprekingen waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat betrokken was vermeldde de Rekenkamer dat zij in ieder geval aanwezig was bij de besprekingen met de wethouder van Haven- en Economische Zaken van Rotterdam in het voorjaar van 1984 en bij de beslissende bijeenkomst op 18 juli 1984 met de betrokken bedrijven, de gemeente Rotterdam, en ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Antwoorden Rekenkamer, vraag 6).

2

*Wat is de voorgeschiedenis van de toezegging van het Rijk aan de Rotterdamse havens van 16,5 miljoen gulden t.b.v. een HOI op de Verolme locatie?*

In paragrafen 2.1 en 2.3.1 van het Rekenkamerrapport wordt ingegaan op de achtergronden van de 16,5 miljoen gulden subsidie die TCR heeft gekregen voor de bouw van de eerste fase van de installatie. Op 26 juli 1983 zegde de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens haar ambtgenoten van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Economische Zaken, subsidiegelden toe aan de gemeente Rotterdam voor de oprichting van een HOI. Al eerder was een dergelijke toezegging gedaan aan de voorganger van TCR, het failliet gegane TCS. De rijksbijdrage van 16,5 miljoen gulden voor de eerste fase, die oorspronkelijk was toegezegd aan de gemeente Rotterdam, werd vervolgens in de oprichtingsovereenkomst van 7 januari 1985 in een subsidietoekenning van 28 december 1984 ter beschikking gesteld aan TCR (Rekenkamerrapport, blz. 27).

Op 26 juli 1983 zegt de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens haar ambtgenoten 20 miljoen gulden toe voor de ontwikkeling van het integrale voorstel. Belangrijke voorwaarden:

- de gemeente Rotterdam neemt een aandeel in eigendom en beheer
- het moet om een eenmalige subsidie gaan
- de commerciële participant moet het vertrouwen van de rijksoverheid hebben
- de gemeente Rotterdam heeft het initiatief bij een verdere verwezenlijking.

(Bijlage 11, CRI-rapport)

De Directie FEZ van het ministerie van Verkeer en Waterstaat constateert op 16 januari 1985 dat zonder haar te consulteren de subsidiebeschikking is gegeven. Zij is verder van mening dat er onvoldoende financiële zekerheden zijn opgenomen in de voorwaarden (zoals terugbetaling na faillissement). (Bijlage 55, CRI-rapport)

3

*Waarom is het eerdere «Rotterdamse plan» (Havenontvangstcombinatie/HOC, juli 1984) dat is opgesteld naar aanleiding van de aanbevelingen van de projectgroep HOI precies afgewezen? Welke documenten en besprekingen (met wie) liggen daaraan ten grondslag?*

In paragraaf 2.1.2 van het Rekenkamerrapport wordt ingegaan op de kandidaten en het keuzeprocess. Daarnaast is de Kamer tijdens het mondeling overleg van 16 oktober 1984 (TK 1984-1985, 18 444, nr. 4) ingelicht over het keuzeprocess: «Dit betekent onder andere dat er

investeringsubsidie wordt gegeven en verder niet, want het bedrijf dient voor eigen rekening en risico te worden geëxploiteerd. Een goede bedrijfsvoering moet dus gewaarborgd zijn. Een solide bedrijfsvoering en een gezonde financiële structuur zijn de enige garanties voor de continuïteit van het bedrijf. Het bedrijf uit Amsterdam heeft geen behoefte aan financiële overheids garanties omdat het een kredietwaardig bedrijf is. Daarnaast beschikt het over de nodige expertise. Bovendien wil het op 1 locatie werken, waardoor transport niet noodzakelijk is en dus betere controle kan worden toegepast.» De minister verklaarde eerder in antwoord op kamervragen (TK 1983–1984, Aanhangsel 912) dat het overleg tussen Rotterdam en de terminals Paktank en Nieuwe Matex op niets was uitgelopen. Partijen werden het niet eens over de afbakening van taken, van verantwoordelijkheden en een juiste regeling van de onderlinge verhoudingen, waaronder de financiële verhoudingen. De Rekenkamer voegde hier in haar antwoorden aan de Werkgroep aan toe dat Verolme TC en TCA op 1 augustus 1984 een principe-samenwerkingsovereenkomst hadden gesloten met de voorwaarde dat de gemeente de grond zou kopen. De consequentie van de overeenkomst was dat geen rol meer was weggelegd voor andere participanten (Antwoorden Rekenkamer, vraag 13).

Op 7 november 1983 schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat aan Booy Clean dat zij niet het noodzakelijke vertrouwen heeft en dus niet in aanmerking komt voor het opzetten van de HOI.

22 november 1983 biedt A. Langeberg zich persoonlijk aan de minister van Verkeer en Waterstaat aan voor het opzetten van een HOI in Rotterdam. Hij zegt dat TCA al verschillende malen toenadering heeft gezocht.

In een brief van 2 december 1983 aan de gemeente Rotterdam spreekt de minister van Verkeer en Waterstaat haar sympathie uit voor de betrokkenheid van Paktank en Nieuwe Matex. Zij herhaalt dat ze er vanuit gaat dat Rotterdam bereid is risicodragend te participeren in de HOI en dat het Rijk niet van plan is eventuele exploitatietekorten op te vangen. (Bijlagen 12–14, CRI-rapport)

Op 5 januari 1984 vindt er een gesprek plaats tussen vertegenwoordigers van drie ministeries, het Gemeentelijk Havenbedrijf en TCA. Rijkswaterstaat heeft het gesprek op verzoek van TCA gearrangeerd en uit het verslag blijkt dat er eerder gesprekken zijn geweest tussen het Gemeentelijk Havenbedrijf en TCA. Doel van het gesprek is: het nagaan van de mogelijkheid van participatie van TCA in een HOI. TCA bereid tot participatie, mits dat commercieel aanvaardbaar is. Conclusie van het gesprek: de belangen van TCA en gemeente/rijk liggen teveel uit elkaar. Deelname van TCA zou ook prohibitief kunnen werken voor andere potentiële kandidaten. Het Gemeentelijk Havenbedrijf kan maximaal toezeggen participatie TCA te onderzoeken. (Bijlage 16, CRI-rapport)

DGSM meldt op 20 januari 1984 aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat centrale inzameling door een onderneming (samengesteld uit Paktank, Nieuwe Matex en Rotterdam) vanwege de onzekerheid over de rentabiliteit waarschijnlijk niet haalbaar is. Bedrijven hebben een extra overheidsbijdrage van 40 miljoen gevraagd. NB: Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en milieubeheer overweegt toch met Booy Clean in zee te gaan (WCA-vergunning). De directeur-generaal en de Stuurgroep adviseren de minister om te blijven streven naar een centrale installatie. (Bijlage 17, CRI-rapport)

Op 21 februari 1984 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen Rijk, gemeente en terminals over een centrale installatie. Wie de terminals zijn is onduidelijk. Men spreekt af te zoeken naar mogelijkheden om de

investeringskosten (119 miljoen gulden) te verlagen met 40 miljoen. De terminals overwegen een hogere bijdrage in de investeringen. Rotterdam zou bereid zijn de installatie Verolme Botlek te kopen (ver boven taxatiewaarde, om zo als verondersteld Verolme te helpen). (Bijlage 18, CRI-rapport)

Op 12 maart 1984 biedt Langeberg zich opnieuw aan bij de minister van Verkeer en Waterstaat. Hij wil met TCA voor eigen rekening en risico in de haven een HOI stichten.

Op 13 maart 1984 blijkt uit een volgend overleg tussen Rijk, gemeente en terminals dat een centrale installatie niet haalbaar is. Rotterdam is ook niet bereid hierin deel te nemen.

DGSM adviseert op 27 maart 1984 ter voorbereiding van een gesprek tussen de minister en Rotterdam aan te sturen op commerciële participatie, waarbij TCA als een nieuwe, mogelijke en kredietwaardige partner wordt gekenschetst. Ook Booy Clean (afhankelijk van de uitspraak van de Raad van State) wordt als een mogelijke partner gezien. De minister zou in de ogen van DGSM Rotterdam moeten stimuleren op voldoende niveau met Langeberg verkennende gesprekken te gaan voeren.

Op 12 april 1984 meldt Rotterdam aan het Rijk dat zonder substantiële bijdrage van het Rijk er geen HOI opgericht kan worden. Men is van mening dat het Rijk de verantwoordelijkheid legt op de havenbeheerder. De toegezegde bijdrage van het Rijk is in de ogen van Rotterdam niet meer dan de reeds bestaande verplichtingen (verplaatsingsbijdrage en WVO-bijdrage).

De minister van Verkeer en Waterstaat schrijft op 16 april 1984 aan Rotterdam dat het Rijk teleurgesteld is over het feit, dat ondanks een rijksbijdrage van 20 miljoen gulden Rotterdam niet in staat is gebleken, met commerciële partners een HOI in te richten. Zij wijst verder op de verantwoordelijkheid van de havenbeheerder. Het Rijk blijft bij de overtuiging dat er goede mogelijkheden zijn om als Rotterdam of als bedrijfsleven zelfstandig, dan wel als gezamenlijke activiteit een installatie op te richten. Extra rijksmiddelen worden niet ter beschikking gesteld. Tot 1 juni krijgt Rotterdam de gelegenheid met betrokkenen overeenstemming te bereiken.

Rijkswaterstaat en RIZA keuren de plannen van TCA goed. TCA denkt met een investering van 40 miljoen gulden te kunnen volstaan (bij voorkeur op het terrein van Verolme). Verkeer en Waterstaat ging eerst uit van een investering van 68 miljoen.

Van Ommeren Matex en Paktank bieden zich opnieuw aan voor het oprichten van een HOI. Een substantiële investeringsbijdrage van het Rijk is nodig. Wel wordt exploitatie voor eigen rekening geaccepteerd. Deelname van Booy Clean en het Havenbedrijf is gewenst.

DGSM meldt de minister van Verkeer en Waterstaat ter voorbereiding op gesprek met Rotterdam d.d. 11 mei 1984 dat het plan van TCA in de ogen van het Rijk acceptabel is (uit milieu- en financieel oogpunt). Het TCA-plan kost bruto 55 miljoen en vraagt geen extra bijdrage van het Rijk. DGSM is van mening dat met dit beschikbaar alternatief van TCA Rotterdam geen extra financiële bijdrage kan eisen. Details van het plan van Matex, Paktank en eventueel Booy Clean ontbreken nog.

Uit overleg in Stuurgroep van 24 mei 1984 blijkt dat de minister van Verkeer en Waterstaat met Rotterdam heeft afgesproken dat Rotterdam met TCA overleg zal starten. Rotterdam blijkt tevens bereid het Verolme-terrein over te nemen en te verhuren aan TCA. Er vinden nog onderhandelingen plaats over de voorwaarden en prijs. TCA wenst geen deelname van Verolme in een HOI. Later blijkt dat Verolme zelf een schoonmaakbedrijf wil exploiteren en niets voelt voor verkoop. Bij brief van 21 juni 1984 adviseert DGSM aan de minister Verkeer en Waterstaat met Economische Zaken een modus te vinden voor het overbruggen van het verschil in prijs en Economische Zaken druk te laten uitoefenen tot verkoop van het

Verolme-terrein. De Stuurgroep heeft namelijk bezwaar tegen het in zee gaan met Verolme, men heeft twijfels bij de continuïteit van de onderneming. Rotterdam wil Verolme wel de gelegenheid geven een plan te ontwikkelen, doch in de ogen van DGSM duurt dit te lang.

Bij brief van 28 mei 1984 meldt Rijkswaterstaat (NH) aan TCA dat TCA vele malen de vergunningsvoorschriften heeft overschreden. TCA krijgt de gelegenheid hierop te reageren. Uit niets blijkt dat Rijkswaterstaat de geconstateerde overtredingen aan DGSM heeft gemeld. Op verzoek van TCA-advocaat Russel bevestigt de Hoofdinspecteur der Inspectie van de Volksgezondheid (Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en milieu-beheer) dat het ministerie geen feiten en omstandigheden bekend zijn die kunnen leiden tot de conclusie dat TCA geen acceptabele partner zou zijn voor de installatie in Rotterdam.

Uit een notitie van DGSM aan de minister van Verkeer en Waterstaat blijkt dat de Stuurgroep op 26 juni 1984 met Rotterdam, Paktank, Matex, Verolme en Broere heeft overlegd. Hun plannen zijn nog niet gereed. De Stuurgroep komt tot de conclusie dat TCA door Rotterdam ongelijkwaardig wordt behandeld en geen gelegenheid krijgt tot zaken te komen. Volgens DGSM zal het terugtrekken van TCA financiële gevolgen hebben. Hij herhaalt dat Verolme onvoldoende garanties op continuïteit biedt en daarmee extra financiële risico's geeft. Indien Rotterdam toch met Verolme in zee wil, zullen ze de gevolgen zelf moeten dragen. DGSM wijst opnieuw op financiële voordelen van het TCA-plan. Vertraging ontstaat doordat Rotterdam het Verolme-terrein nog niet heeft overgenomen. In de ogen van DGSM is het politiek moeilijk aanvaardbaar nu 20 miljoen gulden in Verolme te steken. Hij adviseert de minister dan ook richting Rotterdam gebrek aan vertrouwen in de constructie met Verolme uit te spreken. Verder adviseert hij de minister, onder voorwaarde dat met TCA zaken worden gedaan, Rotterdam 4 à 5 miljoen gulden extra te bieden voor de koop van het Verolme-terrein.

In een vervolgnote van 2 juli 1984 waarschuwt DGSM de minister opnieuw voor verdere vertraging en financiële gevolgen van uitwerking en voortzetting van het Verolmeplan. Daarom moet Rotterdam in zijn ogen zorgen, dat TCA over het Verolme-terrein kan beschikken (met Rotterdam als eigenaar of Verolme dwingen tot medewerking). Hij schrijft tenslotte dat hij bang is dat TCA afhaakt. Wel geeft hij aan dat de verantwoordelijkheid bij Rotterdam ligt.

De voorzitter van de Stuurgroep spreekt in een notitie aan de minister van Verkeer en Waterstaat ook zijn voorkeur uit voor het TCA-plan. Volgens deze voorzitter heeft Rotterdam op 11 mei in het overleg met de minister toegezegd met TCA deze optie uit te werken en klaar te maken voor besluitvorming. Rotterdam zou toen ook overtuigd zijn dat het TCA-plan een goed plan is.

Op 1 augustus 1984 is de samenwerking tussen TCA en Verolme een feit. Enige hobbels is nog de verkoop van het Verolme-terrein aan Rotterdam. Men is het nog niet eens over de prijs. De betrokken ministeries zijn bereid geld ter beschikking te stellen, om het verschil te overbruggen.

Op 3 augustus 1984 bieden Matex, Paktank en Booy Clean zich aan voor de oprichting van een HOI.

DGSM ziet de vertraging in de onderhandelingen over de overname van het Verolme-terrein, in zijn ogen bewerkstelligd door ambtenaren van de gemeente Rotterdam, als mogelijk gevolg hebben de ontwikkeling van andere (ongewenste) initiatieven (zie onder vraag 3). Gezien de samenwerking tussen TCA en Verolme is er volgens DGSM geen reden voor gesprekken over het nieuwe plan van Matex, Paktank en Booy Clean.

Op 19 september 1984 bereikt de minister met de verschillende partijen overeenstemming over de realisering van een HOI, inclusief de overdracht van het Verolme-terrein. Aansluitend vraagt zij van Rotterdam een door de bedrijven op te stellen uitgewerkt plan, dat na toetsing door Rotterdam en

het Rijk tot een subsidiebeschikking zal leiden. Milieutechnisch werd het concept-plan al verantwoord geacht. Rotterdam bedankt de minister van Verkeer en Waterstaat voor haar persoonlijke rol in het proces. Later blijkt dat bij Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en milieubeheer (ambtenaren in gesprek met advocaat-generaal Feber), Rotterdam en de Regionale Inspectie voor de Volksgezondheid twijfels bestaan over de naleving van vergunningsvoorwaarden, de financiële haalbaarheid en de bedrijfsvoering van TCR. Op 19 december 1984 worden aan Rotterdam en TCR de subsidiebeschikkingen verzonden. (Bijlagen 19 – 52, CRI-rapport)

De Rekenkamer kwam in haar rapport tot de volgende constatering. In een advies aan de minister concludeerde de directeur-generaal DGSM dat de plannen van TCA acceptabel waren. Volgens de directeur-generaal deed TCA alleen een beroep op bestaande subsidieregelingen. Bovendien vroeg TCA geen garanties van het Rijk. Hierop startte het overleg tussen Rotterdam en TCA. Het overleg werd bemoeilijkt door de wens van het bedrijf Verolme TC om zelf een HOI te starten. De gemeente Rotterdam stond niet onwelwillend tegenover het plan van Verolme TC. Halverwege juli 1984 verscheen een definitief plan van de Haven Ontvangst Combinatie (HOC) waarin ook Verolme participeerde. De Rekenkamer stelde vast dat enkele dagen na het verschijnen van het HOC-plan de directeur-generaal DGSM, in zijn advies aan de minister, dit plan op slechts enkele punten globaal vergeleek met het plan van TCA. De directeur-generaal analyseerde het HOC-plan niet grondig maar stelde dat het plan duurder «leek» dan het TCA-plan en dat de overheid voor voldoende afgifte van chemische afvalstoffen garant moest staan. Het plan van TCA voldeed daarentegen wel aan de voorwaarde dat het bedrijf voor eigen rekening en risico zou worden geëxploiteerd. Daarnaast werden ook voorwaarden gesteld aan een milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van afvalstoffen. In zijn advies ging de directeur-generaal echter niet in op de twijfelachtige milieureputatie van de eigenaren van TCA. Hij stelde voor dat TCA en Verolme TC gezamenlijk het TCA-plan zouden uitvoeren. TCA kon naar zijn mening in die situatie ervoor zorgen dat een zo goedkoop mogelijk HOI tot stand werd gebracht. Volgens de Rekenkamer beschikte de minister van Verkeer en Waterstaat over het HOC-plan voordat de principe-overeenkomst werd gesloten en heeft zij het in haar afweging betrokken. De Rekenkamer vermeldde dat niet uit de stukken bleek dat de minister wetenschap had van de bedenkingen die door de vergunningverleners en handhavers waren geuit in het gezamenlijk overleg van juni 1984. Hieraan voegde de Rekenkamer overigens toe dat zij dit niet van belang achtte voor wat betreft de ministeriële verantwoordelijkheid (in staatsrechtelijk verband). In dezelfde antwoorden stelde de Rekenkamer niet over gegevens te beschikken die de indruk wekten dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat bewust het advies van de directeur-generaal DGSM van 18 juli 1984 heeft achtergehouden, om ervoor te zorgen dat de gemeente Rotterdam en het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer er niet van op de hoogte waren. Volgens de Rekenkamer was door de tijdsdruk binnen 24 uur na het advies van de directeur-generaal een principe-overeenkomst met TCR gesloten. Reeds tweemaal had de minister van Verkeer en Waterstaat een ultimatum gesteld (in juli 1983: binnen één jaar, en in april 1984: voor 1 juni 1984). Het advies van de directeur-generaal diende als voorbereiding op het gesprek van 18 juli 1984, met het oog op de die dag te realiseren principe-overeenkomst. Uit de door de Rekenkamer geraadpleegde dossiers bleek geen discussie tussen de directeur-generaal van DGSM en Rijkswaterstaat of tussen de minister en de directeur-generaal (Antwoorden Rekenkamer, vragen 9, 10, 15 en 16).



De minister van Verkeer en Waterstaat deelde de Tweede Kamer op 26 juni 1984 de voorwaarden mee die zij aan de HOI in de Rotterdamse haven stelde:

1. de HOI moet voldoende capaciteit hebben voor een doelmatige en milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van de door de scheepvaart en tankercleaning in het Rotterdamse havengebied gegenereerde afvalstromen;
2. de tariefstelling voor ontvangst van afvalstromen moet zodanig zijn dat enerzijds een gezonde exploitatie mogelijk is en anderzijds geen illegale en onverantwoorde verwijdering van de afvalstromen in de hand wordt gewerkt, alsmede dat de concurrentiepositie ten opzichte van buitenlandse havens niet wordt verstoord;
3. de HOI is verplicht de afvalstromen te ontvangen;
4. de HOI dient voor eigen rekening en risico van het bedrijf te worden geëxploiteerd, dat wil zeggen dat het Rijk eventuele negatieve exploitatie-resultaten niet afdekt;
5. bijdragen van het Rijk beperken zich tot bijdragen in de aanvangsinvestering op basis van bestaande regelingen;
6. een goede bedrijfsvoering moet gewaarborgd zijn.

De Rekenkamer merkte op dat bij deze punten de voorwaarde dat de gemeente zou participeren zonder argumentatie ontbrak. Dit bevreemde haar omdat dit een uitgangspunt van de stuurgroep was en de minister het nog in december 1983 in een brief aan de gemeente Rotterdam had gemeld. Het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer had in het stuurgroepoverleg van mei 1984 scepsis geuit over het niet participeren in de bedrijfsvoering door de gemeente Rotterdam.

De Rekenkamer concludeerde dat de minister van Verkeer en Waterstaat zich bij de keuze van TCA vooral heeft laten leiden door financiële overwegingen, die naast andere deel uitmaakten van de voorwaarden die zij in juni 1984 aan de Tweede Kamer had gemeld. (Rekenkamerrapport, blz. 14–16)

De Rekenkamer deelde mede dat belangrijke besprekingen waarbij de minister van Verkeer en Waterstaat in ieder geval aanwezig was waren: besprekingen met de wethouder van Haven- en Economische Zaken van Rotterdam in het voorjaar van 1984 en de beslissende bijeenkomst van 18 juli 1984 met de betrokken bedrijven, de gemeente Rotterdam, en ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat.

4

*Waarom heeft de minister informatie van advocaat-generaal Feber niet bij haar besluitvorming betrokken inzake de subsidieverlening aan TCA? Welke documenten of verslagen liggen daaraan ten grondslag?*

De Rekenkamer heeft in haar onderzoek bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat geen verslagen of documenten aangetroffen die antwoord gaven op deze vraag. (Rekenkamerrapport, blz. 62)

De informatie van advocaat-generaal Feber is echter waarschijnlijk wel in de besluitvorming betrokken. In een brief van de directeur-generaal DGSM van 18 juli 1984, waarin geadviseerd wordt het plan van TCA te verkiezen, staat dat deze bekend is met de gegevens van de politie ten aanzien van TCA. Niet bekend is of bedoeld wordt op de interventie van de A.G. (Rekenkamerrapport, blz. 15)

5

*Welke afweging is gemaakt n.a.v. de interventie van de advocaat-generaal bij de minister en zijn naar aanleiding van die interventie nadere*

*afspraken gemaakt met of aangescherpte voorwaarden gesteld aan TCR?*

Op 7 januari 1985 wordt met TCR een gedoogovereenkomst gesloten. Twee weken later wijst AG Feber de milieu-officiëren op de sancties in deze overeenkomst (na zijn interventie bij minister Verkeer en Waterstaat opgenomen) en roept hen op TCR scherp te volgen en te houden aan de voorwaarden.

Over de in de vraag bedoelde afweging zijn bij het ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Rekenkamer geen documenten aangevonden. Wel werd in het Rekenkameronderzoek de brief getraceerd van 21 januari 1985 van de advocaat-generaal de heer Feber aan de milieu-officiëren van Justitie te Rotterdam waarin werd gerefereerd aan een gesprek tussen Feber en de minister van Verkeer en Waterstaat. In de brief wordt gesteld: «Het Chapter «sancties»... is mede het gevolg van mijn interventie bij mevrouw Smit-Kroes. Wellicht zal het dreigement van terugbetaling van de miljoenen subsidie bij ontdekking van strafbare feiten niet nalaten enige indruk te maken.» (Rekenkamerrapport, blz. 62)

De afweging van de minister is waarschijnlijk gebaseerd op een brief van een directeur-generaal van 18 juli 1984. In deze brief wordt gewezen op het gegeven dat in de relevante sector slechts grijze, zwarte en zeer zwarte bedrijven bestaan. TCA is minimaal zwart. De keuze gaat volgens de directeur-generaal tussen een goed plan van een zwart bedrijf en een minder plan van een grijs bedrijf. In de brief wordt geadviseerd te kiezen voor het goede plan van TCA en dit bedrijf strenge randvoorwaarden op te leggen. (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 4 en 5 / Rekenkamerrapport, blz. 15)

In dit verband is van belang te vermelden dat vanuit de overheid alom wantrouwen heerste ten opzichte van TCA. (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 73)

6

*In de stukken wordt over verschillende subsidiebedragen gesproken. Dit komt, omdat soms de bedragen inclusief WIR/WVO en dergelijke worden genoemd. Welke zijn de exacte bedragen en welke subsidies vloeien voort uit een bestaand wettelijk kader en zijn dus generiek van aard?*

#### **Eerste fase**

Ministerie VROM	f 9 000 000	Wet inzake Luchtverontreiniging (WLV)
Ministerie EZ	f 2 500 000	Wet Investerings Rekening (WIR)
Ministerie V&W	f 5 000 000	Uitkeringsregeling Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren (UKR)
subtotaal	<u>f 16 500 000</u>	

#### **Tweede fase**

Ministerie V&W	f 6 500 000 UKR
totaal	<u>f 23 000 000</u>

In paragraaf 2.3 van het Rekenkamerrapport staat vermeld dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat 5 miljoen gulden voor de eerste fase en 6,5 miljoen gulden voor de tweede fase aan subsidie heeft toegekend, hetgeen resulteert in een totale toekenning van het ministerie van Verkeer en Waterstaat van 11,5 miljoen gulden. In tabel 3 van par. 3.4.1, blz. 38 van

dat rapport staat echter vermeld dat in het totaal 11 miljoen gulden aan subsidie door Verkeer en Waterstaat is verstrekt (op basis van de UKR). Blijkens de antwoorden van de Algemene Rekenkamer is het vermelde bedrag van 11,5 miljoen gulden de toegezegde subsidie en f 11 miljoen het uiteindelijk verstrekte subsidiebedrag. Uit een onderzoek van de Centrale Recherche Informatiedienst bleek overigens dat de aanschafwaarde van de uiteindelijke installatie 24,6 miljoen gulden bedroeg. De uitbetaalde overheidssubsidie bedroeg volgens Rijkswaterstaat 22,4 miljoen gulden (Rekenkamerrapport, blz. 31). Hoe dit laatste bedrag zich verhoudt met de andere bedragen blijkt niet uit de rapporten.

Naast de direct aan TCR verschaft subsidie is aan de gemeente Rotterdam door het ministerie van Verkeer en Waterstaat 2 miljoen gulden en door het ministerie van Economische Zaken 1 miljoen gulden subsidie verstrekt voor de aanschaf van de grond door de gemeente Rotterdam voor 14 miljoen gulden. De gemeente Rotterdam heeft de grond verhuurd aan TCR. (Rekenkamerrapport, blz. 27 en 38)

De subsidiebedragen vloeien waarschijnlijk voort uit een wettelijk kader en zijn derhalve waarschijnlijk generiek van aard. Zo deed volgens de directeur-generaal TCA alleen een beroep op bestaande subsidie-regelingen (Rekenkamerrapport, blz. 14). De Rekenkamer concludeerde dat de toekenning van de subsidie als zodanig rechtmatig was. De grondslag van de subsidie was, aldus de Rekenkamer, gebaseerd op bestaande regelgeving. De hoogte van het subsidiebedrag voor de eerste fase van de bouw was echter niet vastgesteld volgens de bepalingen van de gehanteerde regeling. Het subsidiebedrag voor de tweede fase was daarentegen wel conform de gehanteerde regeling vastgesteld. In het Rapport Bestuurlijke Handhaving staat dienaangaande dat blijkens mededeling van DGFEZ aan de DGSM van 16 januari 1986 een onjuiste procedure gevolgd was bij de toezegging van subsidies. Er zouden te weinig garanties voor een juiste besteding van subsidiegelden zijn (Rapport Bestuurlijke Handhaving blz. 57).

Niet blijkt of de subsidie aan de gemeente Rotterdam uit een bestaand wettelijk kader voortvloeit en generiek van aard is (Rekenkamerrapport, blz. 31).

Tenslotte dient in verband met de subsidieverstrekking vermeld te worden dat in 1991 een (vermoedelijk strafrechtelijk) onderzoek naar een in het WIR-weekend gedane investeringsaanvraag is gestaakt (Dossier TCR, blz. 46 en 96). Niet blijkt of de investeringsaanvraag in de rapporten is verwerkt.

7

*Welke bedragen hebben de gebroeders Langeberg zelf geïnvesteerd in TCR (Gaarne jaaruitsplitsing)? Graag hiertegen afzetten bijdragen rijksoverheid in zelfde jaar en bijdragen gemeentelijke overheid.*

Uit een onderzoek van de Centrale Recherche Informatiedienst bleek dat de aanschafwaarde van de uiteindelijke installatie 24,6 miljoen gulden bedroeg. De uitbetaalde overheidssubsidie bedroeg volgens Rijkswaterstaat 22,4 miljoen gulden. Volgens deze gegevens kwam de oorspronkelijk beoogde investeringsverhouding Rijk:TCR=2:1 uit op 9:1. De installatie werd uiteindelijk voor ruim 90% door de overheid gefinancierd. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft op grond van deze gegevens bij de curator een claim ingediend. De curator heeft deze vordering betwist. Rijkswaterstaat heeft daarop de curator verzocht de vordering te mogen toelichten. Dit is nog niet gebeurd (Rekenkamerrapport, blz. 6 en 31).

Mogelijke bijdragen van de gemeente zijn niet in het Rekenkameronderzoek betrokken (Rekenkamerrapport, blz. 63).

Het Rapport Bestuurlijke Handhaving vermeldt voor wat betreft de investeringen dat door diverse keuzen van de bedrijfsleiding, zoals het gebruik van oude, afgeschreven apparatuur, minimale instrumentatie en dergelijke, de totale investeringskosten aanzienlijk lager zijn uitgevallen dan de oorspronkelijk in het rapport Tebodin geraamde kosten. TCR heeft voor een aantal gevallen toestemming van Rijkswaterstaat gekregen om in plaats van nieuwe apparatuur tweedehands apparatuur aan te schaffen onder voorwaarde dat het Stoomwezen akkoord ging en eventuele reparaties door TCR zelf betaald werden. De Commissie Handhaving Milieuregels TCR heeft, gezien haar taakstelling, niet onderzocht of het verschil tussen investeringskosten voor nieuwe en voor tweedehands apparatuur verdisconteerd is in het uitgekeerde subsidiebedrag. (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 91)

8

*Wat was precies de rol van Rotterdam en van Rijnmond (ambtelijk en bestuurlijk) bij de subsidieverlening?*

De rollen van de gemeente en van Rijnmond zijn in het Rekenkameronderzoek niet beoordeeld. De subsidie van de Rijksoverheid is zonder tussenkomst van de gemeente rechtstreeks aan TCR verstrekt (Rekenkamerrapport, blz. 63)

De binding van de gemeente Rotterdam met TCR bleef beperkt tot de eigendom van de grond. Bij de subsidietoezegging en de uitbetaling is de gemeente niet betrokken geweest. Niet is gebleken dat Rijnmond bij de subsidieverlening betrokken was, echter wel bij de handhaving. Uit de rapporten bleek dat bij aanvang de handhaving systematisch en zwaar was opgezet. De ambtelijke trekker bij de handhaving was de DCMR, bestuurlijk nam de gecommiteerde van het Openbaar Lichaam Rijnmond het voortouw. (Rekenkamerrapport, blz. 16 en Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 51)

9

*Beschrijf het politieke klimaat ten tijde van de subsidieverlening rond de thema's afvalinzameling en verwerking, voorzover afkomstig uit de scheepvaart.*

Wat betreft het gevoerde beleid ten aanzien van HOI's heeft een aantal overwegingen een rol gespeeld. De belangrijkste hiervan zijn:

- **Het terugtreden van de overheid.** Verschillende overheidsinstanties achtten het wenselijk de inzameling van scheepsafvalstoffen bij de overheid onder te brengen. Zoals is gesteld, kan de inzamelingsfunctie worden gezien als onderdeel van de totale haveninfrastructuurle voorzieningen die veelal door de havenbeheerder worden verzorgd. Ook in Rotterdam maakte de gemeente deel uit van een samenwerkingsverband dat om toewijzing van de HOI streed. Tegelijkertijd bestond er in de vroege jaren tachtig een tegenbeweging, mede geïnspireerd op het Engeland onder Thatcher, die ernaar streefde overheidstaken bij private ondernemingen onder te brengen (ook de parlementaire enquête naar het debacle van RSV noodde tot een meer terughoudende rol van de overheid). Deze lijn werd uiteindelijk ook ten aanzien van HOI's gevolgd.
- **Stimulering van de afgifte.** Afgifte van scheepsafvalstoffen diende niet alleen mogelijk te worden gemaakt, zij diende ook te worden gestimuleerd. Met subsidies zouden ondernemers worden gestimuleerd om de HOI's op te zetten. Om de schepen tot afgifte van hun afval te stimuleren, dienden de tarieven aantrekkelijk te zijn. De HOI's kregen de plicht hun prijzen aan de overheid te melden.

– **Een «stofzuigerfunctie» en een «vangnetfunctie».** Doel van de overheid was dat zo veel mogelijk scheepsafvalstoffen zouden worden ingezameld. In dat kader zouden de HOI's een «stofzuigerfunctie» moeten vervullen; ze werden verplicht gesteld alle aangeboden scheepsafvalstoffen te accepteren. Het weigeren of retourneren van afvalstoffen die niet rendabel konden worden verwerkt, was niet mogelijk. Datgene wat niet zelf kon of mocht worden verwerkt, diende te worden afgegeven aan een bedrijf met een daartoe strekkende WCA-vergunning. Vooral de AVR zou deze «vangnetfunctie» gaan vervullen.

– **Monopolieposities dienden te worden voorkomen.** Voor oliehoudende afvalstoffen werd een netwerk van HOI's langs de grote rivieren opgezet. Voor chemicaliënhoudend afval werden zeven verwerkers aangewezen. Om in deze sector monopolies tegen te gaan, mochten de verwerkers ook afval uit andere regio's accepteren. Anderzijds diende het aantal HOI's beperkt te blijven, om een goed rendement uit de verstrekte subsidies te garanderen en om te voorkomen dat de bedrijven door te weinig aanbod in de problemen zouden komen. Dit is in lijn met het doelmatigheidsprincipe dat onderdeel uitmaakt van de WCA. (Dossier TCR, blz. 85 en 86)

10

*Beschrijf de politieke opvattingen ten tijde van de subsidieverlening over de taak van de overheid en van het bedrijfsleven bij dergelijke activiteiten.*

In het verlengde van vraag 9 kan worden opgemerkt dat de voorwaarden dat de HOI voor eigen rekening en risico van het bedrijf zou worden geëxploiteerd en dat bijdrage van het Rijk beperkt zou blijven tot bijdragen in de aanvangsinvestering op basis van bestaande regelingen laten zien dat de rijksoverheid bijdragen in de exploitatie nadrukkelijk uitsloot. Subsiëring van het bedrijfsleven stond op dat moment ter discussie na de ondergang van het Rijn Schelde Verolme-concern (RSV) en de daarnaar gehouden parlementaire enquête (Rekenkamerrapport, blz. 13 en 14). In Dossier TCR wordt opgemerkt dat het arrangement van wetten en afspraken rond HOI's een mix van regulering en vrije-marktdenken is. Tot de ingrediënten behoren, aldus Dossier TCR, een beperkte toetredingsmogelijkheid tot de markt, subsidiëring van inrichtingen en regels met betrekking tot prijzen, de kwaliteit van de dienstverlening en een verplichting tot dienstverlening. Er is een principiële keuze gemaakt de exploitatie van de inrichtingen aan commerciële bedrijven over te laten. In de loop der jaren is in die zin voor vele miljoenen gulden aan subsidie aan de HOI's toegekend (Dossier TCR, blz. 109).

### **Subsidievoorwaarden**

11

*Waarom is de subsidieverlening in 1986 versoepeld? Welke documenten (welke briefwisselingen of besprekingen tussen ministerie en TCR) liggen daaraan ten grondslag?*

In september/oktober 1985 constateert Rijkswaterstaat dat de Officier van Justitie gemeld heeft dat er bij TCR sprake is van een onjuiste subsidie-aanwending. (Bijlage 57, CRI-rapport)

In januari en februari 1986 schrijft DGSM drie maal een brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat waarin hij wijst op onterechte negatieve berichten over TCR. Hij denkt dat er sprake is van tegenwerking door Rotterdam en DCMR en verzoekt de minister contact op te nemen met Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over gezamenlijke houding ten opzichte van TCR. Tevens geeft hij aan dat er

sprake is van geïntensiveerde controle, in verband met nalatigheid of technische storingen bij bemonstering. (Bijlage 61–63, CRI-rapport)

De subsidieverlening is in de loop van 1986 versoepeld naar aanleiding van brieven van 2 december 1985 en 14 januari 1986 van TCR aan de minister van Verkeer en Waterstaat, waarin onder andere medegedeeld wordt dat de bedrijfsresultaten tegenvielen. De resultaten vielen mede tegen door het uitblijven van door de overheid toegezegde maatregelen, gericht op tariefbeheersing, marktordening, capaciteitsbeheersing, toezicht op schepen en afgifte (zie Rekenkamerrapport, blz. 24). TCR wees de minister op de zeer nadelige invloed hiervan op de liquiditeitspositie en vroeg om versoepeling van de subsidie-uitkering. In juni 1986 schreef de minister van Verkeer en Waterstaat, mede namens de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, dat zij het door TCR gesignaleerde probleem erkende. Volgens de minister zou het probleem echter snel zijn opgelost, aangezien per 1 maart 1986 het Besluit chemische afvalstoffen uit vaartuigen in werking was getreden. Op grond van dit besluit was voor het inzamelen, bewaren en verwerken van afvalstoffen, afkomstig uit zee- en binnenvaartschepen, voortaan een WVO-vergunning vereist. Hierdoor zouden de kleine concurrerende verzamelaars van de markt verdwijnen.

Ten aanzien van de financiële afwikkeling van de eerste fase van de bouw liet de minister van Verkeer en Waterstaat weten dat zij bereid was een versnelde betalingsregeling toe te passen en bereid de reeds betaalde declaraties tot 100% aan te vullen tot aan een plafondbedrag van 90% van de toezegging. De minister vertrouwde daarbij op de informatie van TCR en vroeg geen inzage in de bedrijfsresultaten. Ook liet de minister vanwege de liquiditeitsproblemen de bepaling vervallen dat tegenover 2/3 deel rijksbijdrage een eigen investering van TCR van 1/3 deel moest staan (Rekenkamerrapport, blz. 25). De Rekenkamer heeft in paragraaf 2.2.3.3 echter vraagtekens geplaatst bij de door TCR aangehaalde ongunstige liquiditeitspositie (Rekenkamerrapport, blz. 25 en 29).

12

*Hoe is te verklaren dat in 1986, vanwege de nadelige invloed van de onder vraag 3 genoemde subsidieregeling op de liquiditeitspositie van TCR besloten is tot een zogenaamde versnelde betalingsregeling, terwijl de minister tijdens een mondeling overleg op 16 oktober 1984 over de keuze voor TCR bedenkingen van de Kamer wegnam met onder meer de motivatie dat TCA een kredietwaardig bedrijf was?*

Op 19 november 1987 klaagde de directie van TCR in een brief aan de minister van Verkeer en Waterstaat onder meer over de ernstige onderbezetting van de HOI die niet volledig gecompenseerd kon worden uit de opbrengsten van de overige activiteiten, zoals het verwerken van afvalstromen die niet van zee afkomstig waren. Als oorzaken (van de onmogelijkheid van een rendabele exploitatie door een verlaagde afgifte) verwees TCR naar de uitwerking van het MARPOL-verdrag en de mogelijkheden voor schepen tot illegale lozingen. (Rekenkamerrapport, blz. 25). De MARPOL-regels voor afgifte van chemicaliën bleken namelijk bij de definitieve afkondiging (van de wetgeving waarin het MARPOL-verdrag was verwerkt) minder stringent te zijn geworden dan tot dan toe was aangenomen in de raming van de afgifte, waardoor minder afvalstoffen werden aangeboden (Rekenkamerrapport, blz. 15). Daarnaast nam ten gevolge van innovaties het afvalvolume af en werd het aangeboden afval steeds geconcentreerder. Daarbij komt dat de teruggewonnen olie dankzij strengere milieu-eisen nog slechts beperkt als brandstof verkoopbaar was. Men had daardoor overwegend te maken met afval met een negatieve waarde. Sinds de oliecrisis was de positie van afvalver-

werkers van «koper van afval veranderd» in «dienstverlener». Zowel voor de scheepsreiniging als voor de inzameling gold dat de vraag afnam; voor cleaning, omdat schepen op dit gebied zelf meer mogelijkheden hadden gekregen, voor inzameling omdat schepen meer mogelijkheden hadden om olie en water te scheiden (Dossier TCR, blz. 24 en 26). Naast deze redenen werden in de rapporten andere redenen voor de achteruitgang van de positie van TCR aangevoerd. Zo werd het aanwijzingsbeleid in de haven van Rotterdam doorkruist door toelating van het bedrijf AVB als HOI na een uitspraak van de Raad van State. Hierdoor was sprake van structurele overcapaciteit in de Rotterdamse haven en zou TCR nooit rendabel kunnen draaien op uitsluitend scheepsafvalstoffen. De aanwijzing van AVB als HOI had voor ontdoeners echter een gunstige ontwikkeling. Ex-werknemers van TCR stelden, aldus Dossier TCR, dat ten tijde van de semi-monopoliepositie van TCR de ontdoeners financieel werden uitgeknepen. Nadat AVB haar installatie gerealiseerd had, wendde een aantal ontevreden klanten zich snel van TCR af (Dossier TCR, blz. 86 en 87).

Tot slot kan in dit verband vermeld worden dat de Rekenkamer informatie ingewonnen heeft bij de Kamer van Koophandel te Rotterdam, waaruit bleek dat de door TCR gekozen accountant tussen 11 december 1984 en 31 december 1985 commissaris was van TCR. Op het moment dat deze accountant de eerste verklaring afgaf in het kader van de subsidieverstrekking was deze weliswaar geen commissaris meer van TCR, maar de accountantsverklaring had wel betrekking op de periode dat hij zitting had in de Raad van Commissarissen. Naar de mening van de Rekenkamer had het ministerie van Verkeer en Waterstaat verklaringen van een accountant wiens benoeming niet vooraf door de minister was goedgekeurd, niet moeten accepteren (Rekenkamerrapport, blz. 29 en 30). Aan de hand van de rapporten kon echter niet vastgesteld worden of dit gegeven invloed had op de aanduiding als zijnde een kredietwaardig bedrijf in 1984.

13

*Hoe is het te verklaren dat pas voor het eerst bij beantwoording van schriftelijke vragen d.d. 19 oktober 1988 bleek dat bij de toezegging van de rijkssubsidie aan TCR (eind 1984) een voorwaarde is gesteld dat tegenover 2/3 rijksmiddelen 1/3 eigen investeringen zouden moeten staan? Was de Kamer hier niet eerder van op de hoogte? Heeft de Kamer niet volledig inzicht in de voorwaarden aan TCR gevraagd in 1984?*

De Rekenkamer kon op grond van haar onderzoek niet aangeven waarom de minister deze voorwaarde niet expliciet heeft gemeld aan de Tweede Kamer. Uit de Tweede Kamerstukken bleek, aldus de Rekenkamer, dat in een mondeling overleg van 16 oktober 1984 met de vaste commissies voor Verkeer en Waterstaat en voor Milieubeheer werd gevraagd om informatie over de oprichtingsvoorwaarden van de havenontvangstinstallatie Tankcleaning Rotterdam C.V. De minister van Verkeer en Waterstaat antwoordde toen dat de totale investering van TCR 52 miljoen gulden zou bedragen en de bijdragen van de overheid daarin 19,5 miljoen gulden. Dit zou een verhouding Rijk:TCR suggereren van 1:2. Op 14 oktober 1985 meldde de minister aan de Tweede Kamer dat de eerste fase TCR 22,5 miljoen gulden zou kosten, terwijl de subsidie 16,5 miljoen gulden zou bedragen. De Rekenkamer merkte op dat deze cijfers laten zien dat voor deze eerste fase TCR een aandeel in de investeringen had van 27 procent, hetgeen de verhouding Rijk:TCR voor die fase op 3:1 brengt (Rekenkamerrapport, blz. 63 en 64). In het vermelde mondeling overleg van 16 oktober 1984 (TK 1984–1985, 18 444, nr. 4) staat trouwens vermeld dat de heer Van Rossum (SGP-fractie) aan de minister vroeg of zij, indien zij niet de oprichtingsovereenkomst aan de Kamer wilde sturen,

dan een brief kon sturen waarin de voorwaarden beschreven werden. De bewindsvrouw zegde toe deze brief aan de Kamer te sturen. Dit heeft zij gedaan in een brief van een jaar later (14 oktober 1985, TK 1985-1986, 18 444, nr. 5). Hierin was de investeringsvoorwaarde niet opgenomen. De investeringsvoorwaarde werd niet in de oprichtingsovereenkomst, doch in de subsidiebeschikking van 28 december 1984 opgelegd (zie Rekenkamerrapport, blz. 16). De brief vermeldt schijnbaar slechts de voorwaarden uit de oprichtingsovereenkomst en niet de overige voorwaarden. Wel is in deze brief de algemeen geformuleerde zin opgenomen: «Naast vergunningsvoorschriften zijn voorts aanvullende voorwaarden met betrekking tot de installatie gesteld alsmede eisen terzake van de continuïteit en de exploitatie van het bedrijf, gedetailleerde uitwerking van plannen etc.». (Advies, blz. 7 en 8)

14

*In welke mate wijken de subsidievoorwaarden (en het toezicht op de naleving ervan) in dit geval af van hetgeen bij Verkeer en Waterstaat in het algemeen dan wel in de desbetreffende sector van Verkeer en Waterstaat gebruikelijk was (en is aan te geven – als van een afwijking sprake is – op basis van welke overwegingen deze afwijking is gebaseerd)?*

De subsidie aan TCR is verstrekt onder de gebruikelijke financieel-administratieve voorwaarden van een UKR-uitkering en een aantal aanvullende voorwaarden (Rekenkamerrapport, blz. 27). Het bevreemde de Rekenkamer dat nooit een specifieke subsidieregeling voor HOI's was opgezet. Een dergelijke regeling had wellicht bij kunnen dragen tot een meer consistente aanpak van subsidie-verstrekking en beheer. (Rekenkamerrapport, blz. 43)

Op 2 november 1988 wordt tussen TCR en vertegenwoordigers van de verschillende overheidsorganen afgesproken dat de minister van Verkeer en Waterstaat geadviseerd zal worden de resterende subsidie (3 miljoen gulden) pas uit te betalen als het vertrouwen is hersteld. Op 31 december 1988 zal de helft worden uitbetaald als er tot die tijd geen nieuwe overtredingen worden geconstateerd. De rest zal worden uitbetaald als de milieu-audit is uitgevoerd en de bedrijfsvoering verbeterd. Op 28 november 1988 schrijft de directeur-generaal Rijkswaterstaat aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat het nu opzeggen van het vertrouwen in TCR tot een tweede Booy Clean-affaire zou kunnen leiden. Op 6 december 1988 schrijft de minister van Verkeer en Waterstaat aan TCR dat zij heeft geconstateerd dat de situatie bij het bedrijf niet is verbeterd. De helft van de resterende subsidie wordt nu uitgekeerd om de liquiditeit niet in gevaar te brengen. De andere helft wordt betaald bij de eindafrekening als het aantal overtredingen aanmerkelijk is afgenomen en op basis van een milieu-audit maatregelen zijn getroffen. (Bijlage 98 en 100, CRI-rapport)

VROM-ambtenaar Dop schrijft op 2 januari 1989 dat de directie Afvalstoffen van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en milieubeheer op basis van ervaringen met TCA gewaarschuwd heeft voor het in zee gaan met de familie Langeberg. Verkeer en Waterstaat heeft echter aan Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en milieubeheer toegezegd strenge subsidievoorwaarden toe te passen en te kiezen voor een strakke begeleiding. Subsidiefraude-onderzoek door de politie van Rotterdam was niet degelijk genoeg om harder aan de bel te trekken. Een collega van Dop schrijft later waarom Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en milieubeheer niet akkoord zou zijn gegaan met de beantwoording van de schriftelijke vragen door Verkeer en Waterstaat. Er is door Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geen medeparaaf gegeven. Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer was van mening



dat Verkeer en Waterstaat een te positief beeld schetste. (Bijlage 103, CRI-rapport)

Eerdere schrijven van VROM-ambtenaren aan hun minister (zie onder vraag 24) hadden moeten leiden tot een schrijven van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan zijn collega van Verkeer en Waterstaat. Op 18 januari 1989 wordt ontdekt dat deze brief (getekend november 1988) niet verzonden is en wordt deze fout alsnog hersteld. De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer schrijft dat hij het op de weg van Verkeer en Waterstaat ziet liggen om maatregelen te treffen, TCR ernstig te waarschuwen en te dreigen met intrekken en/of terugvorderen subsidie indien de voorwaarden niet worden nageleefd. (Bijlage 106, CRI-rapport)

Op 28 februari 1989 schrijft de directeur-generaal Rijkswaterstaat aan de secretaris-generaal Verkeer en Waterstaat (ter voorbereiding van SG-overleg) dat nu actie ondernemen richting TCR bestuurlijk niet opportuun is daar zij de vinger aan de pols houdt. Ingrijpen zou tot een faillissement van TCR leiden en de minister in een lastig parket brengen. Op 16 maart 1989 overleggen de secretarissen-generaal Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, Justitie en Verkeer en Waterstaat over TCR (het rapport van AG Feber te Den Haag is de aanleiding). Zij vermoeden dat er fouten zijn gemaakt bij de subsidieverlening. Voorwaarden worden niet nageleefd en wetgeving en controle schieten tekort. Zij hebben de indruk dat duiken in het verleden weinig zin heeft en dat er een werkgroep moet worden ingesteld die zich buigt over eventuele stappen tegen TCR. (Bijlagen 108 en 110, CRI-rapport)

Op 13 juni 1989 schrijft de President-Commissaris Van Schaick aan de minister van Verkeer en Waterstaat dat aan alle voorwaarden is voldaan om nu het restant van de subsidie te betalen. (Bijlage 114, CRI-rapport)

In het voorjaar van 1990 melden diverse ambtenaren (waaronder de directeur-generaal) van Rijkswaterstaat dat de situatie bij TCR is verbeterd en reden is om de minister van Verkeer en Waterstaat voor te stellen de resterende subsidie uit te betalen. Er wordt zelfs welwillend gesproken over een aanvullende subsidie voor een nieuwe installatie. De directeur-generaal Rijkswaterstaat vraagt aan de Officier van Justitie of zij met zijn voorstel kan instemmen. Of de Officier van Justitie heeft gereageerd is niet bekend. Op 29 mei 1990 schrijft de directeur-generaal Rijkswaterstaat aan TCR dat de resterende subsidie wordt uitbetaald. (Bijlagen 119-122, CRI-rapport)

## **Handhaving**

15

*Waarom is het eerste strafrechtelijke onderzoek naar TCA destijds afgeblazen? Welke documenten van het OM, de gemeente Rotterdam en het ministerie liggen daaraan ten grondslag?*

Het tweede Badgerrapport, dat positiever was dan het eerste, bleek voor het Openbaar Ministerie te Rotterdam reden het onderzoek naar TCR te staken.

De Rekenkamer heeft deze vraag niet in haar onderzoek betrokken (Rekenkamerrapport, blz. 64). Informatie over het eerste strafrechtelijk onderzoek blijkt wel uit de Kamerstukken. Hieruit blijkt dat het eerste strafrechtelijk onderzoek naar TCA op of omstreeks 18 december 1984 voortijdig is afgeblazen omdat een verdachte van het onderzoek (een tap) op de hoogte bleek te zijn (zie Aanhangsel bij Handelingen TK 1994-1995,

nr. 477). Het Dossier TCR geeft hierover aanvullende informatie. Hierin staat vermeld dat het uitlekken van de tap latere vermoedens voedde met betrekking tot betrokkenheid van of bescherming door hoge overheidsfunctionarissen (Dossier TCR, blz. 43). Volgens Dossier TCR werd naar aanleiding van verdenkingen met betrekking tot de (onjuiste) aanwending van subsidiegelden in 1987 een strafrechtelijk onderzoek naar TCR gestart. Het GVO is op 22 juni 1987 gevorderd tegen TCR terzake van oplichting. Dit onderzoek werd spoedig gestaakt, formeel wegens onvoldoende bewijzen. Duidelijk was echter, aldus Dossier TCR, dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat zich tegen het strafrechtelijk onderzoek verzette en dat het staken van het onderzoek door de betrokken opsporingsambtenaren als onterecht werd beschouwd. Een onderzoeksrapport lekte uit, met ruime publiciteit en kamervragen als gevolg (Dossier TCR, blz. 44, 95 en 96). De oorzaak van dit staken heeft waarschijnlijk te maken met de afhankelijkheid van de overheid van TCR. Bij de start van TCR is door de twee meest betrokken overheden – Verkeer en Waterstaat en Rotterdam – een aantal keuzen gemaakt, waardoor de overheid deels afhankelijk werd van TCR. Dit terwijl TCR prikkels kende voor frauduleus gedrag. De Commissie Handhaving Milieuregels TCR sprak hier van institutionele bakfouten. (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 73)

Uit de briefwisselingen tussen de betrokken ministeries bleek dat er grote vrees bestond voor afbrokkeling van de moeizaam tot stand gekomen inzamelings- en verwerkingsstructuur alsmede voor daarmee samenhangende politieke beschadigingen. (Dossier TCR, blz. 96)

16

*Welke gegevens waren in 1986 op het ministerie bekend (inspectierapporten) over de technische kwaliteit van de HOI (in aanbouw) van TCR?*

In het najaar van 1986 constateren Inspectie Milieuhygiëne en de directeur Lucht van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat het milieuhygiënisch handelen van TCR reden is om te adviseren de subsidieverstrekking stop te zetten. In 1987 constateren ook Rijkswaterstaat, de Inspectie Milieuhygiëne en de Rijksaccountantsdienst dat er alle reden is voor twijfel over het handelen van TCR. Van reacties op al deze signalen is niets gevonden. (Bijlagen 64 en 68, CRI-rapport)

15 september 1987 verzoekt / adviseert AG Feber Rijkswaterstaat (Benedenrivieren) de subsidieverlening aan TCR te stoppen, ook de loco-SG van Verkeer en Waterstaat krijgt een afschrift van deze brief. Het verzoek van de AG is mede gebaseerd op het eerste Badgerrapport. Doch het tweede (positievere) Badgerrapport blijkt later voor het OM te Rotterdam reden om het onderzoek / de vervolging naar TCR te staken. (Bijlage 73 en 75, CRI-rapport)

De Rekenkamer heeft deze vraag niet in haar onderzoek betrokken (Rekenkamerrapport, blz. 64). Wegens het verschijnen van een relevant rapport in 1987 is het jaar 1987 in deze vraag als ingelast beschouwd en bij de beantwoording betrokken. De technische controle (door de regionale directie Zuid-Holland en het RIZA) bestond uit een bezoek aan de installatie toen deze in aanbouw was, waarbij globaal werd nagegaan of de onderdelen uit het principeplan aanwezig waren.

In 1986 was blijkens de rapporten een aantal gegevens bekend. Op grond van het in 1984 ingediende bedrijfsplan bestond er een beschrijving van de installatie bij het oprichten van TCR. In principe was op dat moment de installatie geschikt om met olie vervuilde afvalstoffen te verwerken. De oplosbare afvalstoffen dienden opgeslagen te worden. Aan de hand van de beschrijving is in het rapport Tebodin (januari 1985) in een uitbreiding voorzien. Het rapport Tebodin heeft vervolgens als basis

gediend voor de subsidieverlening. Kanttekening is dat geen rekening gehouden was met lage oplossingsconcentraties van slecht in water oplosbare stoffen, die zwaar vervuילend zijn.

Op 7 januari 1985 ondertekenden de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Openbaar Lichaam Rijnmond en de bedrijven TCA en Verolme TC de overeenkomst, waarin de formele overeenstemming is opgenomen. Het Rapport Bestuurlijk Handhaving vermeldt dat in het convenant van 7 januari 1985, onder andere de verplichte ontwikkelingen voor de toekomst waren opgenomen (blz 19 en 35). De DCMR stelde een concreet handhavingsplan op. Eenmaal per week werd bij TCR een controle uitgevoerd. Het was de bedoeling dat bij deze controle tevens de nieuwbouwactiviteiten en de aanpassingen aan de installatie werden gecontroleerd; aan dit item is echter niet erg concreet inhoud gegeven. (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 32–34)

In augustus en september 1987 zijn de Badgerrapporten gepresenteerd (Dossier TCR, blz. 44). Het Rapport Bestuurlijke Handhaving houdt oktober 1987 als verschijningsdatum van het rapport aan (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 61). De Algemene Rekenkamer houdt eveneens oktober 1987 als verschijningsdatum van het rapport aan (Rekenkamerrapport, blz. 30). In deze rapporten is een technische beschrijving van de installatie opgenomen (Dossier TCR, blz. 44) en is op de technische kwaliteit van de installatie ingegaan (zie wat betreft de Badger Rapporten Antwoorden Rekenkamer, vraag 17).

17

*Waarom heeft het Badger-Rapport niet geleid tot directe maatregelen? Zo ja, met wie en wanneer? Welke schriftelijke verklaringen of notities van de minister zijn er vastgelegd?*

De rol van de minister is op dit punt niet in het Rekenkameronderzoek betrokken (Rekenkamerrapport, blz. 64).

Het Rapport Bestuurlijke Handhaving gaat in op het Badgerrapport. In de periode 1986–1988 ontstond bij de Officier van Justitie een verdenking van door TCR gepleegde vermogensdelicten, met name over de besteding van subsidiegelden. Badger B.V. kreeg opdracht tot een onderzoek naar de aard en waarde van de HOI van TCR. De tekst van het rapport (oktober 1987) was weliswaar zeer negatief voor TCR, maar de samenvatting zou een aantal geruststellende zinswendingen kennen (gevolgd door voor TCR negatieve kwalificaties). Mede op grond van dit rapport besloot de Rotterdamse Milieu-Officier van Justitie TCR niet verder te vervolgen. Deze beslissing zou slechts de verdenking van door TCR gepleegde vermogensdelicten betreffen; eventuele milieudelicten waren niet aan de orde. Het Badgerrapport zou een goed handvat geweest zijn voor handhaving. Opmerkelijk zou zijn dat een groot aantal betrokkenen niet op de hoogte van het rapport was: Van der Vlist kent het rapport niet; bij de DCMR is het rapport wel bekend, maar heeft het geen rol gespeeld bij de handhaving of – belangrijker, want Badger is vooral relevant voor Rijkswaterstaat – in de communicatie met het bestuur (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 61). In Dossier TCR staat vermeld ten aanzien van de Badgerrapportage dat op 22 juni 1987 een gerechtelijk vooronderzoek werd gevorderd tegen TCR terzake van oplichting. Op 7 augustus 1987 verscheen een (geheim) vernietigend rapport van het onderzoeksbureau Badger over de aanwending van subsidiegelden. Naar aanleiding van een tweede rapport-Badger van 15 september 1987, waarin de bevindingen wat diplomatieker geformuleerd waren, werd het gerechtelijk vooronderzoek gesloten. Het openbaar ministerie oordeelde dat er te weinig bewijs was en gaf een kennisgeving van niet-verdere vervolging. De

onderzoeken van het bureau Badger vonden plaats in opdracht van de Hoofdinspectie Milieuhygiëne (Hoofdinspectie Milieuhygiëne, eerste rapport) en de Rotterdamse politie (het tweede rapport). (Dossier TCR, blz. 44). Niet blijkt eenduidig of het Rapport Bestuurlijke Handhaving geschreven is in de wetenschap van het bestaan van twee Badger-rapporten. De Algemene Rekenkamer stelt naar aanleiding van de door de Kamercommissies gestelde vragen dat het eerste rapport bekend was bij het OM en het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Ambtenaren van de regionale directie (Zuid-Holland) gaven in gesprekken met de Rekenkamer aan kritiek geuit te hebben op de naar hun mening (beperkte) opzet van het eerste rapport. Na een diepgaander onderzoek volgde een tweede rapport dat een minder kritisch beeld gaf van de situatie bij TCR. Dit Badger II-rapport was uiteindelijk voor het OM aanleiding om van vervolging af te zien (Antwoorden Rekenkamer, vraag 41).

In het Rapport Bestuurlijke Handhaving wordt overigens gesteld dat aan de hand van de Badger-studie (uit oktober 1987) volgt dat de werkelijke installatie op talloze onderdelen niet voldeed aan de in de vergunnings-aanvraag gewekte verwachtingen. Zeer veel essentiële apparatuur zou niet aanwezig of niet operationeel zijn. De discrepantie zou zo groot zijn dat eenduidig gesteld kon worden dat er met de resterende apparatuur niet adequaat gereinigd kon worden. (Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 91)

18

*Welke controle is bij de uitbetaling toegepast? Zaten hier vervalste facturen bij? Hoe was de controle en hoe kan deze controle worden verbeterd? Graag uitgesplitst naar generieke en specifieke subsidies.*

TCR moest declaraties indienen bij de desbetreffende directie van Rijkswaterstaat. Daarnaast gaf de richtlijn (richtlijn voor de uitvoering van de UKR) aan welke verantwoordingsinformatie TCR op welk moment moest verstrekken. Van belang is verder dat in de UKR-richtlijn was vastgelegd dat Rijkswaterstaat moest beoordelen of de opgevoerde posten betrekking hadden op de bouw van de zuiveringsinstallatie en in aanmerking kwamen voor uitkering. Voor de tweede fase van de bouw gold dat de minister de installatie moest goedkeuren, alvorens tot eindafrekening over te gaan. Bij financiële controle ging de regionale directie (Zuid-Holland) niet systematisch na of de gedeclareerde werkzaamheden daadwerkelijk waren uitgevoerd en of de door TCR opgegeven kosten juist waren (Rekenkamerrapport, blz. 27, 28 en 30). In dit verband kan wederom vermeld worden dat het Rapport Bestuurlijke Handhaving blijkens een bericht van DGFEZ aan DGSM van 16 januari 1995 blijkt dat een onjuiste procedure is gevolgd bij de toezegging van subsidies. Er zouden te weinig garanties bestaan voor een juiste besteding van subsidiegelden (Rapport Bestuurlijke Handhaving blz. 57). Geconcludeerd kan worden dat onder de facturen vervalsingen zaten. Bij hervatting van het onderzoek, waartoe eind 1992 de aanzet werd genomen, kwam een aantal facturen naar boven voor nooit verrichte werkzaamheden en bleek tevens dat een aantal creditnota's niet was overgelegd. Ten aanzien van TCR werd overigens, wegens de eerder afgegeven kennisgeving van niet-verdere vervolging (zie vraag 17), alleen de tweede fase in het onderzoek betrokken. Wat betreft de facturen ging het in totaal om ruim 750 000 gulden, waarvan het grootste deel betrekking had op aan TCA verstrekte subsidie. Een aantal facturen was vervalst (Dossier TCR, blz. 48). De gebroeders Langeberg zijn uiteindelijk allen veroordeeld wegens subsidiefraude op basis van valse documenten. (zie onder meer Dossier TCR, bijlage 4 en Rechtbank Rotterdam, 13 oktober 1995 nr. 10.094490-94, blz. 16–22)

*Wanneer is de WVO-vergunning afgegeven en onder wiens politieke verantwoordelijkheid? Wat was toen reeds bekend van de overtredingen TCA/TCR?*

In het Rekenkamerrapport worden de WVO-vergunningen in de paragrafen 2.2.2.1 en 2.2.3.2 en tabel 7 (bijlage 3) uit het voor TCR en paragraaf 2.1.2 voor TCA behandeld.

Op grond van het Rapport Bestuurlijke Handhaving blijkt dat de op 31 mei 1977 aan Verolme Tanker Cleaning BV verleende WVO-vergunning door TCR van 1 januari 1985 tot 7 oktober 1986 nageleefd moest worden (Rapport Bestuurlijke Handhaving blz. 19–20). In Dossier TCR staat dienaangaande vermeld dat op 28 december 1984 een gedoogbeschikking afgegeven werd voor o.a. de WVO (Dossier TCR, blz. 41).

Op 11 augustus 1986 is een eerste WVO-vergunning aan TCR verleend, welke van kracht was van 7 oktober 1986 tot 4 januari 1990.

Op 20 juli 1989 is een tweede WVO-vergunning aan TCR verleend, welke van kracht was van 4 januari 1990 tot aan het faillissement, dat op 4 oktober 1994 is aangevraagd en een week later verleend is (voor datum zie Dossier TCR, blz. 17). Een WVO-vergunning wordt afgegeven door de minister van Verkeer en Waterstaat. Deze is derhalve politiek verantwoordelijk voor de verleende vergunningen (blijkens Rapport Bestuurlijke Handhaving, blz. 19 – 22). Diverse bronnen geven aan dat wetenschap met betrekking tot de WVO-overtredingen reeds in 1984 aanwezig was. Zo blijkt onder meer uit het Algemene Rekenkamer rapport dat binnen het in juni 1984 gevoerde eerste gezamenlijke vergunningsverleners- en handhaversoverleg het vertrouwen in TCA niet groot was; de diverse overheidsvertegenwoordigers pleitten voor zeer strenge controle, mede gelet op de overtreding van de WVO-vergunning door TCA in Amsterdam. (Rekenkamerrapport, blz. 14)

*Hoe is het milieuhygiënisch handelen gecontroleerd? Werd onvoldoende gecontroleerd ondanks veelvuldig geconstateerde overtredingen of was het niet controleerbaar, omdat veelvuldig vervalsingen van gegevens plaats vonden? Welke is de rol hierbij geweest van de bijzondere opsporingsinstanties?*

Voorzover milieuhygiënisch handelen verwijst naar het nakomen van de vergunningsverplichtingen kan vermeld worden dat regelmatig gecontroleerd werd bij TCR. Er is onder meer op het terrein gecontroleerd en op de Botlek is bemonsterd (zie onder meer Dossier TCR, blz. 90–91, Rapport Bestuurlijke Handhaving conclusie 3, blz. 104). Ook zijn tanktransporten over de weg bemonsterd (zie Rechtbank Rotterdam, 13 oktober 1995 nr. 10.094490-94, blz. 10–11). Bij de controle zijn diverse diensten betrokken geweest. Daarbij speelden onder meer het OM, RIMH, IMH, RWS-ZH, de DCMR en het GHR een rol.

**Wet Verontreiniging Oppervlaktewater (WVO).** RWS-Zuid-Holland zag toe op de naleving van de WVO. De nadruk lag op bemonstering en analyse door het bedrijf zelf, waarbij de frequentie in een toezichtsplan was geregeld. De monstername-apparatuur was eigendom van TCR. Er werd gewerkt met 24-uurs mengmonsters. Deze monstername blijkt structureel te zijn gesaboteerd. Daarnaast nam RWS monsters bij steekproef, naar aanleiding van lozingsmeldingen die 24 uur van tevoren moesten worden gedaan. Voor het nemen van steekproeven waren dag en nacht mensen beschikbaar. Achteraf is gebleken dat de werkwijze ten aanzien van deze steekproeven zo voorspelbaar was, dat ook deze metingen konden worden gesaboteerd. Van controleurs werd verwacht dat ze behalve het nemen van monsters ook aandacht gaven aan andere

zaken op het terrein; in praktijk echter beperkten de bezoeken zich vaak tot het ophalen van de monsters. In 1993 begon RWS met administratieve controles. (Dossier TCR, blz. 45, 90 en 91)

TCR werd in de beginperiode door RWS eenmaal per twee weken «regulier» bezocht. De monsternames waren altijd onverwacht. Het gegeven dat de monsters op onverwachte momenten werden genomen, bracht met zich mee dat op dat moment zelden of nooit geloosd werd. De monsters werden daarom uit de bak genomen. Zo ontstond altijd discussie met TCR over de vraag wat deze monsters zeiden over de kwaliteit van de lozingen. RWS constateerde namelijk dat de monsters niet voldeden aan de in de vergunning gestelde eisen, terwijl TCR daar tegenin bracht dat de vloeistof waaruit bemonsterd was nog niet gereed was voor lozing, maar weer terug ging in de installatie. De frequentie van de controle is schijnbaar na verloop van tijd opgevoerd. Op 5 juni 1989 schreef RWS aan de Hoofdinspectie voor de Volksgezondheid voor de hygiëne van het milieu dat tussen november 1988 en mei 1989 twee keer per week was gecontroleerd en dat het voornemens was dit terug te brengen tot één keer per week.

In een brief van 7 september 1988 wees de regionale directie Zuid-Holland de directeur-generaal van Rijkswaterstaat op aanhoudende geruchten over de twijfelachtige praktijken bij TCR op financieel, technisch, milieuhygiënisch en/of organisatorisch terrein.

Na verloop van tijd is de controle-intensiteit afgenomen. Zo heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf (GHR) in het kader van zijn toezichthoudende taak (waarneming DGSM) aanvankelijk regelmatig monsters genomen van verdachte lozingen bij TCR (Dit gebeurde met bootjes) (Dossier TCR, blz. 91). Hier is het GHR na 1991 op verzoek van het openbaar ministerie mee gestopt. De afnemende intensiteit kan ook geconstateerd worden bij RWS. Doordat Rijkswaterstaat bij controles op lozingen vanaf juni 1990 afging op de meldingen en gegevens van TCR daalde het aantal overtredingen in die periode ten opzichte van voorgaande jaren. (zie ook de antwoorden van de Rekenkamer, vraag 22).

**Wet Chemische Afvalstoffen.** In 1988 gaf de Hoofdinspectie Milieuhygiëne de aanzet voor integraal toezicht op houders van WCA-vergunningen. In de rapportage (met betrekking tot TCR) uit januari 1990 stond onder meer dat de organisatie-opzet van TCR op diverse essentiële punten te zwak was om een goed inzicht te verkrijgen in de acceptatie en verwerking van chemische afvalstoffen. TCR was waarschijnlijk bekend met deze actie aangezien de ambtelijke diensten op vrij uitgebreide schaal informatie over de toezichtsacties hadden verspreid, waardoor geheimhouding van de controle-actie niet was gewaarborgd. Op 18 september 1989 vond, na de gezamenlijke toezichts-actie, een overleg plaats tussen vertegenwoordigers van de ministeries van Justitie, van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en van Verkeer en Waterstaat. De algemene indruk was dat het milieuhygiënisch functioneren van TCR te wensen overliet, maar dat er geen sprake was van een verslechtering van de situatie.

In 1990 ontdekte Hoofdinspectie Milieuhygiëne bij controles van de administratie dat de voorafmeldingen en meldingformulieren voor de acceptatie van afvalstoffen niet in orde waren.

Tevens is in 1992 door de politie en de IMH proces-verbaal opgemaakt wegens vervalste analysegegevens en valselijk opgemaakte transportdocumenten voor export van gevaarlijk afval naar Frankrijk.

Overigens had het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer in de WCA-vergunning vreemd genoeg geen maximum voor de landstromen opgenomen. Bovendien gaf de WCA-vergunning TCR de mogelijkheid om landstromen en afvalstoffen van de scheepvaart te mengen. Dit bracht risico's met zich mee voor de

milieuhygiënische verwerking in de zuiveringsinstallatie (Rekenkamerrapport, blz. 16–24).

**Hinderwet (HW) en Wet inzake luchtverontreiniging (WLV).** De DCMR stelde in het begin een handhavingsplan op voor TCR. Bij dit plan was een handhavingsfrequentie aangegeven. Minimaal één keer per week zouden twee ambtenaren, onafhankelijk van elkaar, TCR bezoeken: één voor de handhaving van de vergunning ex WVl en Hinderwet en een ander voor de vergunning ex WCA. Een keer per maand zou terugmelding plaatsvinden aan de directeur Handhaving bij de DCMR. Na de toezichtsactie van 1989 (waar geen hele zware delicten geconstateerd werden) verminderde echter het wantrouwen bij de DCMR. Voor afval kwam sindsdien de DCMR nog maar eens per 2 maanden bij TCR, voor de HW iets meer. (Rapport Bestuurlijke Handhaving blz. 51 en 70)

Eind 1988 gaf de regionale directie Zuid-Holland van Rijkswaterstaat een aanzet om de subsidiestroom stop te zetten. De Rekenkamer stelde hierbij vast dat de DGSM toen in tegenstelling tot Rijkswaterstaat (regionale directie Zuid-Holland), TCR opnieuw een kans wilde geven (zie Rekenkamerrapport, blz. 18 en 19). Vanaf 1990 verminderde de aandacht van de ambtelijke en politieke top voor TCR. Dit komt waarschijnlijk doordat de in 1989 uitgevoerde milieu-audit en de door TCR aangekondigde maatregelen een beeld van een verbeterde situatie gaven. Opgemerkt dient te worden dat naar aanleiding van een positief oordeel van de DCMR, de gedeputeerde Van der Vlist stelde dat de aanvankelijke ondoorzichtigheid grotendeels was weggenomen door de milieu-audit. In de milieu-audit wordt echter openlijk gezegd dat TCR ondoorzichtig is. Een tweede reden voor de verminderde aandacht is waarschijnlijk dat het wantrouwen jegens TCR verminderde toen bij de toezichtsactie van 1989 geen hele zware delicten werden geconstateerd (zie Rapport bestuurlijke Handhaving blz. 65, 66 en 70).

21

*De schikkingsvoorstellen zijn gemakkelijk geaccepteerd. Hoe is de verhouding tussen boete en voordeel transactie geweest?*

De Rekenkamer heeft deze vraag niet expliciet in haar onderzoek betrokken. In paragraaf 2.2.2.6 wordt wel inzicht gegeven in de schikkingen die zijn getroffen (Rekenkamerrapport, blz. 21).

In het Dossier TCR is een schatting opgenomen van het wederrechtelijk verkregen voordeel. Voor TCR, TCA en Euroclean tezamen bedroeg het wederrechtelijk verkregen voordeel in het totaal een kleine 2,4 miljoen gulden. Uit berekeningen van het opsporingsteam hieromtrent blijkt dat de onjuiste verwerking van afval niet in alle gevallen ook tot financieel voordeel leidde. Overigens wordt in Dossier TCR hierbij opgemerkt dat de berekening van het wederrechtelijk verkregen voordeel gebaseerd is op onderzoek naar een beperkt aantal afvalstromen. Bovendien is het zwart-geldcircuit niet in het onderzoek betrokken. Er bestaat daardoor slechts een beperkt zicht op de feitelijke omvang van het wederrechtelijk verkregen voordeel. Het totale bedrag is zeer waarschijnlijk hoger dan hier vermeld is. Het vonnis van de rechtbank (Rechtbank Rotterdam, 13 oktober 1995 nr. 10.094490-94, blz. 30) vermeldt ter motivatie van de straf dienaangaande dat het illegaal lozen van Tank 9 de Langeberg-groep een miljoenenvoordeel opleverde. Niet blijkt dat dit voordeel gelijk is aan het bedrag dat in rekening is gebracht voor het innemen van de uit Tank 9 geloosde stof.

Voor wat betreft het aantal schikkingen en de hoogte ervan bestaat geen overeenstemming tussen het Rekenkamerrapport en Dossier TCR. Het strafrechtelijk aanpakken van de overtredingen resulteerde, volgens de Rekenkamer, in 1985 in een schikking van 2500 gulden, in 1988 in een

schikking van 50 000 gulden en in 1990 in een schikking van 175 000 gulden (Rekenkamerrapport, blz. 26). Dossier TCR geeft niet geheel dezelfde informatie. In dit rapport is de volgende opsomming opgenomen: In antwoord op Kamervragen in 1988 werd meegedeeld dat op dat moment drie WVO-overtredingen waren afgedaan met een schikking van 2500 gulden en dat de overige processen-verbaal nog bij het openbaar ministerie lagen. Daarnaast blijkt uit antwoord op vragen van het DGSM aan de Hoofdinspectie Milieuhygiëne dat eind 1988 door TCR een schikking van 50 000 gulden is betaald in verband met geconstateerde overtredingen. Voor de periode 1990 tot 1993 vermeldt Dossier TCR dat tweemaal een aantal processen-verbaal in bulk geschikt werd. Op 29 oktober 1991 werd een schikking van 150 000 gulden getroffen voor 25 processen-verbaal, waarbij tevens acht andere processen-verbaal werden geseponeerd. Op 1 juli 1993 werden opnieuw vier processen-verbaal geschikt, deze keer voor 40 000 gulden (Dossier TCR, blz. 44 en 45).

## **Diversen**

22

*Hoe hebben de HOI's zich in andere landen ontwikkeld? Welke was daarbij de rol van de overheid en welke ervaringen heeft men opgedaan?*

In Dossier TCR wordt in het kort op de situatie in het buitenland ingegaan. Alle grote West-Europese havens beschikken over HOI's, maar cijfers over het afgegeven volume zijn nauwelijks beschikbaar. Toch loopt West-Europa met zijn inzamelstructuur voorop ten opzichte van de rest van de wereld. De aan afgifte in Nederland verbonden kosten worden veelal hoog genoemd. In Duitsland en Scandinavië, waar de inzamelstructuur en de controle op een hoog pijl staan, wordt de afgifte gesubsidieerd of indirect gefinancierd door bijvoorbeeld een opslag op de havengelden, of een opslag op de prijs van scheepsmotorolie. In België en Engeland liggen de afgiftekosten aanzienlijk lager dan in Nederland. De Verenigde Staten en Japan daarentegen werpen barrières op tegen de afgifte van afval door hoge eisen te stellen aan de wijze waarop dit wordt aangeleverd.

Vermeld dient nog te worden dat zeker met betrekking tot zeeschepen, waar de HOI's in het bijzonder voor zijn ingesteld, de kosten van afgifte in geen verhouding staan tot de kosten die gemaakt worden voor het niet kunnen gebruiken van de schepen; deze kosten kunnen al gauw zo'n f 20 000 per dag bedragen voor grotere schepen. (Dossier TCR, blz. 22-24)

De Rekenkamer heeft deze vraag niet in haar onderzoek betrokken. Wel wordt in paragraaf 4.2.1 van het Rekenkamerrapport kort ingegaan op een experiment in de haven van Hamburg. Recente cijfers over de afgifte tijdens experimenten in de haven van Hamburg geven aan dat met een systeem van gratis afgifte een afgiftepercentage van 25% tot de mogelijkheden behoort. Overigens is het voor schepen niet noodzakelijk om bij elk bezoek aan de haven af te geven.

Het ministerie laat momenteel een onderzoek verrichten naar andere financieringsmogelijkheden. Ervaringen met systemen in andere landen worden hierbij geïnventariseerd. Naar verwachting zullen de uitkomsten in 1996 bekend worden. Het experiment in Hamburg is trouwens inmiddels wegens de hoge kosten gestopt (Rekenkamerrapport, blz. 46).

23

*De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer zegt een evaluatierapport toe over afvalstoffen «cleaning aan de boei». Dit rapport zou medio 1991 verschijnen. Is dit rapport ooit verschenen? De minister spreekt over vergunningen van vier jaar. Hoe is dit in de praktijk geregeld?*



De Rekenkamer is dit evaluatierapport in haar onderzoek niet tegen gekomen. Een recente EG-richtlijn verplicht het bevoegd gezag eens in de vier jaar te bezien of milieuvergunningen dienen te worden herzien. Dit wil zeggen dat de noodzaak van herziening dient te worden nagegaan.

De Wet Milieubeheer schrijft overigens voor dat vergunningen voor afvalverwerkende bedrijven voor maximaal tien jaar mogen worden afgegeven (artikel 8.17). (Rekenkamerrapport, blz. 65)

24

*Wat is de feitelijke gang van zaken geweest bij de beantwoording van de vragen van het lid Van Rijn-Vellekoop (19 oktober 1988), toegespitst op de wijze waarop Verkeer en Waterstaat de vanuit Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aangeleverde concept-antwoorden heeft gebruikt bij de opstelling van de definitieve antwoorden (en is aan te geven welke de afweging is geweest die bij Verkeer en Waterstaat is gemaakt)?*

In het rapport van de Rekenkamer wordt in paragraaf 2.2.2.3 ingegaan op de Kamervragen van 19 oktober 1988. Gesteld wordt dat de minister de afspraak over 1/3 eigen investeringen door TCR had laten vervallen vanwege liquiditeitsproblemen bij het bedrijf. Zij ging daarbij niet in op het grote aantal overtredingen door TCR en gaf geen inzicht in de investeringen door TCR. Het bleek de Rekenkamer dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer niet om een medeparaaf had gevraagd voor deze definitieve beantwoording. Na beantwoording bleek de Hoofdinspectie Milieuhygiëne het oneens te zijn met de inhoud. Volgens de Hoofdinspectie Milieuhygiëne werd de milieuhygiënische situatie bij TCR te rooskleurig voorgesteld, werd geen informatie gegeven over de eigen investeringen door TCR en was het werkelijke aantal geconstateerde overtredingen groter. Tevens werd de inbreng van dit ministerie voor het grootste deel uit het uiteindelijk antwoord geschrapt. Het ging daarbij om een passage over de ontbindende voorwaarde inzake geschaad vertrouwen (Rekenkamerrapport, blz. 19 / Antwoorden Rekenkamer, vraag 29). De Rekenkamer concludeerde in haar antwoorden aan de Kamercommissies voor de Rijksuitgaven, voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat zij geen andere momenten had geconstateerd waarop de Kamer niet adequaat, onvolledig dan wel onjuist geïnformeerd werd over de situatie bij TCR (Antwoorden Rekenkamer, vraag 30).

De minister van Verkeer en Waterstaat schrijft op 21 juni 1988 aan TCR dat zij van mening is dat een optimale bedrijfsvoering van de havenontvangstinstallatie er toe kan bijdragen dat de negatieve indrukken over TCR tot het verleden behoren. Doch op 12 juli 1988 schrijft zij al weer een brief aan de president-commissaris van TCR (Van Schaick) waarin zij refereert aan het oplopende aantal overtredingen en waarschuwt voor sancties ten aanzien van de subsidie. Op 15 juli 1988 schrijft de Hoofdinspectie Milieuhygiëne aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer dat er steeds grote twijfel heeft bestaan over de juiste besteding van de subsidiegelden. Subsidievoorwaarden waren niet afgestemd op de vergunningsvoorwaarden. Een maand later schrijft de directeur Juridische Zaken van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer aan zijn minister dat zijns inziens sprake is van een ernstig geschaad vertrouwen in het licht van de subsidievoorwaarden. Doch gezien de aard van de overtredingen (WVO) en de subsidierelatie acht hij het op de weg van de minister van Verkeer en Waterstaat liggen om in te grijpen (handhaving en/of intrekken respectievelijk terugvorderen van de subsidie). Op 7 september 1988 zendt de directeur Benedenrivieren van Verkeer en Waterstaat een brief aan de directeur-generaal Rijkswaterstaat

waarin hij wijst op de twijfelachtige praktijken van TCR op financieel, technisch, milieuhygiënisch en organisatorisch terrein. Hij heeft de betaling van declaraties voorlopig twee weken stil gelegd en vraagt machtiging, de subsidie op te schorten. (Bijlagen 84, 88 en 92, CRI-rapport)

**UIT TE NODIGEN PERSONEN GESPREK TCR**

**Ministerie van Verkeer en Waterstaat:**

1. Mw. drs. N. Kroes, minister van Verkeer en Waterstaat in de eerste twee kabinetten-Lubbers (1982–1989).
2. J. J. Valk, directeur-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (1983–1984).
3. Dr. J. van Tiel, directeur-generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (1985–1989).
4. Mw. mr. H. Vermeer, belast met het toezicht van TCR als ambtenaar bij Rijkswaterstaat, directie Benedenrivieren.
5. Ir. J. van Dixhoorn, directeur-generaal Rijkswaterstaat (1982–1989) en Ir. G. Blom, directeur-generaal Rijkswaterstaat (1989–heden).

**Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer:**

6. Drs. E. Nijpels, minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (1986–1989).
7. D. van Dop, hoofd afdeling milieudelicten, hoofdafdeling handhaving milieuwetgeving, Inspectie van de Volksgezondheid, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu, directoraat-generaal Milieuhygiëne (vanaf 1985 in diverse functies bij de inspectie werkzaam).
8. Ir. A. Hooijmeijer, toegevoegd inspecteur van de regionale inspectie Zuid-Holland, belast met het toezicht op de hygiëne van het milieu (1986–1989).

**Ministerie van Justitie:**

9. G. J. van Dinter, secretaris-generaal ministerie van Justitie (1989–1993).

**Overige overheden:**

10. Mw. drs. L. van Rijn-Vellekoop, Gecommitteerde voor milieubeheer van het Openbaar Lichaam Rijnmond (1983–1985).
11. drs. R. den Dunnen, wethouder Haven- en Economische zaken gemeente Rotterdam (1982–1990).
12. H. Molenaar, oud-directeur gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam.

**Openbaar Ministerie:**

13. Mr. H. R. G. Feber, Advocaat-Generaal Gerechtshof 's-Gravenhage.
14. Mr. R. E. A. Toeter, mr. R. A. F. Gerding / mr. H. A. C. Smid, arrondissementsofficieren van justitie (milieu-officieren) Arrondissement Rotterdam (achtereenvolgens in de periode 1983–1990).

**TCR:**

15. W. L. van Schaik, oud-president-commissaris TCR.