

Vergaderjaar 1996–1997

25 000 XI

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (XI) voor het jaar 1997

Nr. 71

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 28 mei 1997

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft op 19 maart 1997 overleg gevoerd met minister De Boer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over haar brief van 16 december 1996 inzake uitkomsten **evaluatie bijdrage-regeling autowrakkenbeleid** (VROM-96-1102).

Hierbij zijn tevens betrokken brieven van de Zaanse Schroothandel (VROM-96-588), Auto Recycling Nederland BV (VROM-96-878/97-52) en de Shredder Vereniging Nederland (VROM-96-915).

Van het gevoerde overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Klein Molekamp** (VVD) had de indruk dat het evaluatierapport van IME en de brief van de minister niet geheel op elkaar aansluiten. De minister rept van een redelijk succesvol beleid, terwijl in het rapport kwalificaties voorkomen als: de landelijke doelstelling was niet relevant, de subsidievorm en de procedures waren niet efficiënt en niet effectief en in de uitvoering van het beleid zijn veel vertragingen opgetreden. De heer Klein Molekamp vroeg zich af wat de onderzoekers daadwerkelijk hebben bedoeld. Waarom is het bedrijfsleven niet geïnterviewd? Dan waren er misschien ook andere kwalificaties gebruikt. Het rapport verdient grondige bestudering, omdat men er nogal wat van kan leren over hoe regelingen en beleid in de praktijk kunnen uitpakken. Geconstateerd wordt bijvoorbeeld dat de provinciale opslagterreinen niet echt zinvol zijn geweest. Het beleid tot sanering door opheffing en verplaatsing van de inrichting is redelijk succesvol geweest, aldus IME, maar de bedoelde opheffing en verplaatsing zouden waarschijnlijk ook zonder de bijdrage-regeling autowrakkenbeleid (BRA) en het Bijdragebesluit openbare lichamen (BBOL) tot stand zijn gekomen, zij het vermoedelijk in een lager tempo. Een doelstelling was dat er 500 bedrijven zouden overblijven, terwijl er nu 756 bedrijven met een vergunning over zijn. Zijn die overblijvers levensvatbaar?

Voorzover de heer Klein Molekamp bekend is, hebben 275 autodemontagebedrijven 80% tot 85% van de markt in handen, wat betekent dat zo'n 500 bedrijven zich bezighouden met 20% tot 15% van de

¹ Samenstelling:

Leden: Lansink (CDA), Van Erp (VVD), Te Veldhuis (VVD), Van den Berg (SGP), M. M. van der Burg (PvdA), Versnel-Schmitz (D66), voorzitter, Van Gijzel (PvdA), Feenstra (PvdA), Verbugt (VVD), Gabor (CDA), ondervoorzitter, Aiking-van Wageningen (groep-Nijpels), Poppe (SP), Augusteijn-Esser (D66), Duivesteijn (PvdA), Giskes (D66), Stellingwerf (RPF), Crone (PvdA), M. B. Vos (GroenLinks), Dijkzma (PvdA), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Assen (CDA), Jeekel (D66), Th. A. M. Meijer (CDA) en Visser-van Doorn (CDA).

Plv. leden: Biesheuvel (CDA), Blauw (VVD), O. P. G. Vos (VVD), Van Middelkoop (GPV), Verspaget (PvdA), Jorritsma-van Oosten (D66), Valk (PvdA), Houda (PvdA), Van Blerck-Woerdman (VVD), Leers (CDA), Hendriks, Reitsma (CDA), Huys (PvdA), De Graaf (D66), Leerkes (Unie 55+), Swildens-Rozendaal (PvdA), Oedayraj Singh Varma (GroenLinks), Witteveen-Hevinga (PvdA), Keur (VVD), H. G. J. Kamp (VVD), Ten Hoopen (CDA), Van 't Riet (D66), Van de Camp (CDA) en De Haan (CDA).

markt oftewel met zo'n 50 000 autowrakken. Bij een demontagetijd van twee uur per auto is een demontageomzet van gemiddeld twee auto's in de week natuurlijk nogal mager. Dat betekent dat het nauwelijks levensvatbare bedrijven zijn en dat het maar de vraag is hoe die bedrijven met het milieu omgaan. De regeling was destijds bedoeld om een redelijke sanering in de bedrijfstak teweeg te brengen. Hoe wordt de doelmatigheidstoets door de provincies toegepast? Kan men werkelijk tevreden zijn over de sanering die in deze bedrijfstak heeft plaatsgevonden? In het rapport staat verder dat het ontruimen van inrichtingen, het toepassen van bestuursdwang en het uitvoeren van oriënterend bodemonderzoek ook zonder de regeling mogelijk waren geweest. Van de beschikbare 140 mln. is 50 mln. besteed. Als er meer geld was uitgegeven en meer bodem was schoongemaakt, zou de bedrijfstak dan niet in belangrijker mate gesaneerd zijn? Wat is er met de overblijvende 90 mln. gebeurd?

Volgens het rapport waren de subsidievorm en de procedures niet efficiënt en niet effectief. Hoe komt IME tot die conclusie en welke maatregelen zijn er genomen om te voorkomen dat die kwalificatie in de toekomst bij deze en andere regelingen nog eens moet worden gehanteerd? Hoe kan de aansluiting tussen theorie en praktijk worden verbeterd?

Dat er een teveel aan shredderbedrijven is, is ook bij de hoorzitting naar voren gekomen. In het rapport van KPMG over het onderzoek inzake shredderbedrijven staat: «Premiëring door ARN zal niet leiden tot een betere positie van de shredderbedrijven maar zal daarentegen de bestaande overcapaciteit langer in stand houden.» en «Het zijn de shredderbedrijven zelf die de problematiek dienen op te lossen».

Gegeven deze conclusie en de financiën van ARN (Autorecycling Nederland) en gezien het feit dat de regeling per 1 januari 1998 opnieuw bekeken zal worden, had de heer Klein Molekamp de indruk dat er alle aanleiding is om de verwijderingsbijdrage van f 250 van de eerste drie jaar te verlagen. Hij verzocht de minister dit aan partijen voor te leggen alvorens tot algemeenverbindendverklaring over te gaan.

Mevrouw **Assen** (CDA) noemde de conclusies van het evaluatierapport duidelijk. De belangrijkste conclusies zijn, dat de uitvoering moeizaam op gang kwam, dat het beleid redelijk succesvol is geweest, dat er samenwerking is gekomen tussen de verschillende overheden en het bedrijfsleven, dat minder geld is besteed dan was voorzien en dat kostenefficiënter gewerkt had kunnen worden. Ook zij was van mening dat van deze ervaringen kan worden geleerd. De conclusies roepen ook vragen op. Kan men zeggen dat de doelstellingen van het beleid bereikt zijn? Is er nu sprake van een doelmatige en milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering van de autowrakken? De evaluatie had geen betrekking op deze vraag. Net als de heer Klein Molekamp constateerde mevrouw Assen op basis van de cijfers dat er sprake is van overcapaciteit van bedrijven waarvoor autodemontage slechts een klein onderdeel van de activiteiten is. Is het dan ook niet nodig om verder te gaan met saneren, zowel om financiële redenen als om milieuredenen? In het verleden bleek overcapaciteit soms tot misstanden te leiden. Dat moet nu worden voorkomen.

Er is geen saneringsregeling meer, dus ook geen saneringsbeleid voor de komende jaren. Doordat de levensduur van auto's steeds langer wordt en auto's steeds milieuvriendelijker worden geproduceerd, zal de behoefte aan sloop kleiner worden.

De BRA is in 1990 opgevolgd door de BBOL, die per 1 januari 1996 is beëindigd. Volgens het evaluatierapport zijn er geen uniforme eisen gesteld aan vergunningen en zijn er geen uniforme bedragen betaald voor sanering. Waarom was dat zo geregeld? Moeten eventuele toekomstige eisen aan sanering wel uniform zijn? Ook mevrouw Assen wilde weten

waar het niet voor de regeling gebruikte geld is gebleven. Het leek haar zinvol om het (efficiënt en effectief) te gebruiken voor verdere sanering.

ARN is uitvloeisel van de samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven.

De overcapaciteit aan shredderbedrijven levert ook problemen op. Omdat de shredderbedrijven niet gespecialiseerd zijn in autowrakken en de demontage daarvan, is het van belang ook in deze bedrijfstak tot sanering te komen, mede met hulp van de overheid die zou kunnen laten onderzoeken of shredderbedrijven de mogelijkheid hebben te komen tot verdere scheiding en recycling van producten. Daarbij zou tevens moeten worden gezien of de bedrijven hiervoor gefaciliteerd dienen te worden. Autodemontage zal niet alleen aan ARN overgelaten moeten worden, maar er zullen wel eisen gesteld moeten worden aan autodemontagebedrijven en aan shredderbedrijven die auto's demonteren. Hiertoe zal een plan van toezicht en handhaving opgesteld moeten worden.

In het IME-rapport worden aanbevolen: een andere subsidiestructuur en uitvoeringsorganisatie, een scherpere beleidsformulering, een evaluatieplan vooraf en meer reflectie- en aanpassingsmomenten. Die aanbevelingen zijn evenwel niet gevolgd door een beleidsvoornemen van de minister. Mevrouw Assen pleitte voor een beleidsplan voor de sanering met criteria voor bedrijven, met onderzoek naar meer recyclingsmogelijkheden en een plan voor toezicht en controle.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) sloot zich aan bij de conclusie dat blijkens het evaluatierapport de BRA en BBOL redelijk succesvol hebben gefunctioneerd. Er is inmiddels nieuw beleid in werking getreden: de eindverwijderingsbijdrage en zelfregulering. De eindevaluatie van het oude beleid heeft uiteraard niet rechtstreeks invloed op het huidige beleid. De attitude van de bedrijven blijkt belangrijk te zijn voor de kans op succes van het beleid.

In het evaluatierapport wordt gesteld dat er meer reflectie- en aanpassingsmomenten zouden moeten worden ingelast, zodat de regeling flexibel is en actueel kan blijven. In welke vorm komt deze aanbeveling terug in het huidige systeem van zelfregulering via ARN?

De shredderbedrijven hebben te maken met dalende inkomsten en stijgende kosten en met overcapaciteit. Welke plaats nemen de shredderbedrijven in dezen in? Zijn zij onderdeel van de autobranche? Tijdens de hoorzitting hebben de shredderbedrijven nogal wat bezwaren naar voren gebracht, onder meer dat de regeling voor de verwijderingsbijdrage fraudegevoelig zou zijn, maar daarover heeft de rechter al geoordeeld. Destijds was het onderzoek door KPMG reeds in uitvoering. De shredderbedrijven blijken onvoldoende aan het onderzoek meegewerkt te hebben. KPMG concludeert dat niet aangetoond kan worden dat het ARN-systeem nadelig is voor de shredderbedrijven. Voordat het KPMG-rapport openbaar werd, heeft de minister al hetzelfde geconcludeerd. Zij zal geen aanleiding hebben om haar standpunt van verleden jaar te herzien.

Mevrouw Dijksma vroeg zich wel af hoe de minister denkt over de stelling van KPMG dat de sanering van de shredderbedrijven een aangelegenheid van die branche zelf is, dat deze zelf de inkoopcondities moet beheersen, afval moet opwerken en moet professionaliseren, zij het dat de branche daarbij wel zou kunnen worden geholpen. ARN zou kunnen overwegen om professionaliseringsactiviteiten van die branche te faciliteren.

Net als de voorgaande sprekers was zij benieuwd waar die 90 mln. is gebleven.

Mevrouw Dijksma wilde graag weten of de verwijderingsbijdrage van f 250 die de koper van een auto betaalt, werkelijk te hoog is en of er werkelijk sprake is van financiële overcapaciteit bij ARN.

Mevrouw **Augusteijn-Esser** (D66) achtte het van belang dat de 53,5 mln. die is besteed aan de verwerking van autowrakken – en dus niet 140 mln. zoals in 1987 werd verwacht – is uitgegeven ten bate van hergebruik en dus ten bate van het milieu. Dat er 90 mln. over is gebleven, is enerzijds verheugend en anderzijds onbevredigend, omdat de oplos-singen in deze branche nog niet zodanig zijn, dat kan worden gesproken van totaal hergebruik, zeker niet gezien het rapport van de KPMG.

De gesprekken van de Kamer met de shredderbedrijven en ARN hebben twee verschillende kanten van de medaille laten zien. De KPMG heeft als het ware als scheidsrechter een rapport opgesteld, dat van groot belang is voor de discussie, omdat daaruit blijkt dat het op zich goed gaat met het ARN-systeem en dat de situatie bij de shredderbedrijven wat complexer is dan zij zelf aangeven. De KPMG heeft waardevolle aanbevelingen gedaan, die misschien ook een relatie kunnen hebben met de niet uitgegeven 90 mln. KPMG noemt de situatie van de shredderbedrijven niet florissant, maar kan niet zeggen hoe die situatie precies is vanwege de gebrekkige respons en omdat de onderzoekers «onvoldoende inzicht hadden in de administratie». Dat betekent dat beschuldigingen als zouden ARN-bedrijven bijmengen met vervuilende materialen niet met gegevens uit de boeken waargemaakt zijn. KPMG constateert dat het ARN-systeem in feite geen belemmering is voor de shredderbedrijven en dat het probleem op een ander niveau ligt: de overcapaciteit en de gestegen inkoopprijs van autowrakken. Daaraan is weinig te doen, behalve met maatregelen op het gebied van sanering en oudijzerprijzen. Van het te shredderen materiaal is slechts 30% afkomstig van autowrakken. Een milieuverslag over deze branche zou interessant kunnen zijn.

Als er geld over is, gaat dit meestal terug naar de algemene middelen, maar mocht die 90 mln. nog beschikbaar zijn of weer beschikbaar komen, dan geeft het KPMG-rapport aardige gebruiksmogelijkheden: ARN zou ervoor kunnen zorgen dat er extra scheidingsactiviteiten, ook bij de shredderbedrijven, mogelijk worden en dat de shredderbedrijven professionaliseren. Wil men gezamenlijk milieuproblemen oplossen, dan moet men (in dit geval ARN, shredderbedrijven en overheid) zorgen voor een goed milieubeleid bij het opruimen van de autowrakken. De tijd dat autowrakken alleen werden opgeruimd in de woonwagenvelden met alle vervuiling van dien, is gelukkig voorbij. Ook de woonwagenveldbewoners hebben inmiddels over het algemeen fraaie bedrijven opgezet.

Antwoord van de regering

De **minister** stelde vast dat sinds de opkomst van de auto als consumptiegoed de autobranche een belangrijke economische motor in Nederland is geworden, met een aantal consequenties voor het milieu op diverse terreinen. De autowrakken vormen één van die consequenties.

Tien jaar geleden is de bijdrageregeling autowrakkenbeleid van kracht geworden. De regeling had ten doel een bijdrage te leveren aan het milieuhygiënisch verwijderen van de autowrakken. Vijf jaar geleden werd een implementatieplan autowrakken afgerond, gericht op een duurzame oplossing van het afvalprobleem van de autowrakken door de branche zelf. De bijdrageregeling en het implementatieplan met alles erom heen waren de eerste belangrijke stappen in het kader van de «verinnerlijking» van de afvalproblematiek in de autobranche. Na het verschijnen van het implementatieplan heeft de autobranche een daadwerkelijke verwijderingsstructuur opgezet en in werking gesteld. Op 1 januari 1995 is Auto Recycling Nederland van start gegaan. Op dat moment is ook de verwijderingsbijdrage van f 250 ingevoerd en algemeen verbindend verklaard. Het was voor alle betrokkenen de eerste keer dat men op deze schaal met elkaar samenwerkte aan een duurzame oplossing van de afvalproblematiek van autowrakken. Het was belangrijk dat die oplossing

binnen de economische mogelijkheden van de betrokkenen kon worden gevonden.

Aan het eind van de jaren zeventig is geconstateerd dat de milieuhygiënische situatie bij alle autosloperijen zorgwekkend was. Deze bedrijven vielen onder het regime van de toenmalige Hinderwet en de gemeenten vormden het bevoegd gezag. De meeste van de naar schatting 2000 autosloopbedrijven werkten zonder enige vergunning. Hadden bedrijven wel een hinderwetvergunning, dan werden de voorwaarden daarvan veelal nauwelijks nageleefd. Veel van die bedrijven lagen planologisch gezien volkomen verkeerd. Door het meestal ontbreken van milieuhygiënische voorzieningen werd het milieu op die bedrijven op grote schaal vervuild. In 1981 werd via de Afvalstoffenwet voorgeschreven dat de provincies vijfjarenplannen moesten maken voor de aanpak van het autowrakkenprobleem door doelmatige milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering van autowrakken. De provincies staan dicht bij het probleem, maar toch op voldoende afstand om ook grensoverschrijdend beleid mogelijk te maken. Verbetering van doelmatigheid was nodig, omdat een onderzoek van het Nederlands Economisch Instituut had aangetoond dat er op economische gronden slechts plaats was voor 400 à 500 grotere bedrijven, die door een grotere omzet in staat zouden zijn kostbare milieuvoorzieningen te betalen.

De provinciale plannen kwamen uiterst moeizaam van de grond, omdat de provincies het onderwerp geen prioriteit toekenden en bovendien tot 1987 geen uitvoeringsinstrument hadden noch duidelijkheid over de financiering door het Rijk. Verder was de autobranche moeilijk toegankelijk. Tegen die achtergrond is in 1987 de bijdrageregeling autowrakkenbeleid van kracht geworden. Die regeling was erop gericht door financiële prikkels (de zogenaamde opstappremie) bedrijven ertoe te brengen zichzelf op te heffen. Tegelijk kregen de provincies financiële steun bij de opstelling en uitvoering van de vijfjarenplannen. Er kwam geld beschikbaar voor ontruiming van autosloperijen, oriënterende bodemonderzoeken en sanering van autosloperijen door opheffing of verplaatsing. Voorts werden per 1 oktober 1987 autosloperijen onder het vergunningenregime van de Afvalstoffenwet gebracht. Op deze manier werd de provincie het bevoegd gezag.

Per 1 januari 1996 is de bijdrageregeling beëindigd. De belangrijkste reden daarvoor was de begin jaren negentig met de provincies gemaakte afspraak, dat in 1995 de vergunningverlening op orde moest zijn. Om verantwoording te kunnen afleggen over de werking van de bijdrageregeling en om leerpunten vast te leggen, is een onafhankelijk bureau gevraagd een slotevaluatie uit te voeren. Een van de belangrijkste uitkomsten van die evaluatie was, dat de doelstelling van de regeling (het leveren van een bijdrage aan een doelmatige en milieuhygiënisch verantwoorde verwijdering van autowrakken) grotendeels is bereikt. Het aantal demontagebedrijven is teruggebracht van circa 1700 in 1989 tot 810 in 1996. Van die 810 bedrijven had 93% een geldige afvalstoffenwetvergunning. De minister meende dan ook te kunnen spreken van een succesvolle regeling. Een aantal onderdelen van de bijdrageregeling was haars inziens zeer effectief, met name de bijdragen voor vrijwillige sanering, bestuursdwang en bodemonderzoeken.

Bij de opzet van de regeling was geschat dat er circa 140 mln. nodig zou zijn. In werkelijkheid is er 53,5 mln. uitgegeven, met name doordat er minder saneringen waren dan beoogd en doordat een aantal instrumenten nauwelijks behoefde te worden gebruikt. Dat geld is teruggestort in de algemene middelen, zoals gebruikelijk is met geld dat op enig overheidsniveau over is.

De uitvoering van de regeling had wel efficiënter gekund. De subsidievorm en de procedures bleken niet effectief en efficiënt. Het werken met jaarcycli en met jaarlijks door de provincie in te dienen programma's leidde tot een star systeem met veel administratie. Met

name op het gebied van de efficiencyaspecten heeft de evaluatie geresulteerd in een aantal bruikbare aanbevelingen voor toekomstige financiële regelingen. Deze aanbevelingen vormen overigens een bevestiging van de lijn die de laatste jaren al door het ministerie wordt gehanteerd bij nieuwe of gewijzigde financiële regelingen. Zo krijgt het bevoegd gezag waar mogelijk met behulp van budget- of project-financiering meer eigen verantwoordelijkheid. De bereikte doelstellingen en de door middel van monitoring vastgestelde (tussen)resultaten worden concreet in rapportages aan het centrale niveau voorgelegd. Ook worden in regelingen meer evaluatiemomenten ingebouwd om de regeling zo nodig tussentijds te kunnen aanpassen.

Naast de realisering van de formele doelstellingen heeft de bijdrage-regeling geleid tot een aantal zeer positieve neveneffecten, waarvan de professionalisering van de autodemontagebranche de belangrijkste is. Deze branche is binnen een aantal jaren getransformeerd tot een economisch zeer levensvatbare sector, die een flinke bijdrage levert aan het realiseren van een belangrijke doelstelling van het afvalstoffenbeleid. De autosloperijen hebben een nieuw imago gekregen en heten nu autodemontagebedrijven.

Naar aanleiding van de stelling dat er nog te veel autodemontage-bedrijven zijn, merkte de minister op, vooralsnog niet van mening te zijn dat aan nieuwkomers de toegang moet worden ontzegd. Thans worden alle autodemontagebedrijven namelijk in min of meer gelijke mate gehouden aan de eis van het treffen van milieuhygiënische voorzieningen. Dat maakt dat er voor deze sector onvoldoende reden is om af te wijken van het door de overheid gevoerde beleid om marktwerking te stimuleren. Immers, er is geen direct gevaar dat door meer concurrentie het milieu grote risico's loopt. Mede gezien het feit dat op dit moment het merendeel van de demontagebedrijven over een adequate milieuvergunning beschikt, was zij van mening dat de beslissing om de bijdrageregeling autowrakkenbeleid te beëindigen een juiste is geweest.

Het betreffende bedrijfsleven is in de vorm van het STIBA betrokken bij het evaluatieonderzoek. Bij interruptie werd erop gewezen dat er niet met afzonderlijke bedrijven is gesproken en dat terugkoppeling naar bedrijven een goede zaak zou kunnen zijn, omdat theorie en praktijk niet altijd overeenkomen, aangezien regels soms moeilijk uitvoerbaar of gemakkelijk te ontduiken blijken te zijn. De minister zei, gegeven het onderzoek en de relatie met de STIBA, niet de indruk te hebben dat het noodzakelijk is om met afzonderlijke bedrijven te spreken. Op het moment dat de indruk ontstaat dat door bedrijven van deze branche wordt gesjoemeld, is er sprake van een ander probleem en zal zij te rade moeten gaan bij de inspectie.

Naar aanleiding van een interruptie wees de bewindsvrouw erop dat zij minister van onder andere Milieubeheer is en niet van Economische Zaken. Voor haar is uitgangspunt dat er een niveau is bereikt waarop een autodemontagebedrijf milieuhygiënisch verantwoord kan opereren.

De verwijderingsbijdrage is per 1 januari 1995 ingegaan en geldt tot 1 januari 1998. ARN bereidt een vervolgaanvraag voor voor een algemeen-verbindendverklaring van een bijdrageregeling voor de periode ná 1 januari 1998. Het ziet ernaar uit dat de nieuwe verwijderingsbijdrage lager zal zijn. ARN is bezig met het jaarverslag waarin positieve cijfers staan. De aangesloten bedrijven hebben in 1996 210 000 auto's gedemonteerd tegen 126 000 in 1995. Volgens gegevens van de Rijksverkeersdienst zijn er in 1996 264 000 auto's uit de roulatie genomen. Dat betekent dat het ARN-marktaandeel 80% is. Eind 1996 waren er 266 gecertificeerde autodemontagebedrijven tegen 179 in 1995. Van het materiaal van de auto's wordt ook 80% hergebruikt. Vastgesteld mag worden, aldus de minister, dat het een goed beleid is geweest, dat de branche goed heeft meegewerkt en dat de attitudeverandering een grote rol heeft gespeeld. Zij zou geen land kunnen noemen dat ook op deze manier opereert.

ARN heeft een vrij forse financiële buffer nodig om continuïteit te kunnen garanderen bij de verwerking van de autowrakken. In de eerste jaren was het aanbod aan autowrakken niet zo hoog, terwijl al wel de verwijderingstoeslag gold. Bijgevolg kon in die tijd de nodige buffer worden gevormd. Op het ministerie worden de ontwikkelingen wel gevolgd, omdat het om veel geld gaat dat door de consumenten moet worden opgebracht.

Er zijn twaalf shredderbedrijven die in 1996 hebben aangegeven in een ongunstige financiële positie te verkeren. Daaraan zouden de gestegen kosten van verwijdering van shredderafval en de activiteiten van ARN debet zijn. De bij ARN aangesloten autodemontagebedrijven zouden autowrakken sterk vervuild afleveren en zouden meer dan andere bedrijven zelf waardevolle materialen, zoals motorblokken, demonteren ten nadele van de shredderbedrijven. De shredderbedrijven vinden in feite dat zij recht hebben op een deel van de verwijderingsbijdrage van f 250. De minister herinnerde eraan dat er binnen ARN afspraken zijn gemaakt over de milieuverantwoorde demontage en verwerking van de Nederlandse autowrakken. De verwijderingsbijdrage is bedoeld om de niet-rendabele, maar uit milieuoogpunt belangrijke onderdelen van de verwerking te bekostigen. Metaalrecycling is altijd al een rendabele activiteit geweest en komt derhalve niet in aanmerking voor premiëring via de verwijderingsbijdrage. Indien er een situatie ontstaat waarin shredderbedrijven geen winst meer maken, dan moet worden onderzocht wat daarvan de oorzaak is. De bewindsvrouw was wel bereid de shredderbedrijvenproblematiek met haar collega van Economische Zaken te bespreken. Hedenmorgen heeft de rechtbank overigens alle eisen van de Zaanse Schroothandel afgewezen in de procedure die deze tegen ARN had aangespannen.

Als shredderbedrijven nieuwe activiteiten introduceren die extra hergebruik opleveren van materialen die anders als shreddermateriaal zouden worden gestort, zullen deze activiteiten in aanmerking kunnen komen voor premiëring binnen het ARN-systeem. Indien de shredderbedrijven het initiatief nemen tot maatregelen om de overcapaciteit in deze branche tegen te gaan, dan kan ARN faciliterend optreden. Uiteraard moeten die maatregelen dan wel binnen de doelstellingen van ARN passen. Dit is een zaak van beide partijen, maar als er een goed plan van aanpak ligt van de shredderbedrijven dat past binnen de ARN-doelstellingen, dan zou de bewindsvrouw bereid zijn om er bij de shredderbedrijven op aan te dringen om het uit te voeren en bij ARN om het te faciliteren.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Klein Molekamp** (VVD) waardeerde de te verwachten verlaging van de verwijderingsbijdrage en de toezegging over nader overleg met de minister van Economische Zaken inzake de shredderproblematiek. Hij was het ermee eens dat men via het ARN-systeem milieutechnisch op de goede weg is.

Hij bleef erbij dat de kans groot is dat het aantal autodemontagebedrijven tot het gewenste niveau teruggebracht had kunnen worden, als er een actiever gericht beleid was gevoerd met gebruikmaking van bijvoorbeeld een afkoopsom. Dan was het resultaat uiteindelijk milieutechnisch gezien beter geweest. Immers, van de nu nog bestaande 750 bedrijven is een aantal niet levensvatbaar, zodat milieutechnische maatregelen te duur voor ze zijn.

Tot slot vroeg de heer Klein Molekamp de minister op basis van het IME-rapport ook ten aanzien van andere regelingen na te gaan of altijd de beoogde doelstelling wordt bereikt.

Mevrouw **Assen** (CDA) wees erop dat volgens de minister niet het Rijk, maar de provincie het bevoegd gezag is voor de vergunningverlening in dezen en dus kan sturen. Echter, in het evaluatierapport wordt gesteld dat er een juiste balans moet komen tussen sturing en zelforganisatie van de provincies. Kan de rijksoverheid enige controle uitoefenen op de vergunningverlening door de provincie? Als de rijksoverheid dit beleid volledig uit handen geeft, is het de vraag of de laatste 7% gehaald wordt en of de toegang voor nieuwkomers niet per definitie wordt gesloten.

Wanneer ze het maar goed doen, hoeft het geen probleem te zijn als bedrijven maar af en toe auto's demonteren. Echter, het gevaar is dat zij dat niet kunnen volhouden vanwege de milieueisen en investeringseisen. Hoe wordt daarop toezicht gehouden?

De **minister** herhaalde dat het beleid volgens haar succesvol is geweest. Uiteraard wordt ernaar gestreefd dat álle autodemonterbedrijven een afvalstoffenwetvergunning verwerven. Gegeven de goede gang van zaken en met inachtneming van de leereffecten had zij het niet nodig gevonden extreem dure of buiten het directe milieuveld om gaande maatregelen te nemen. Het ministerie van VROM is er niet om overcapaciteit te saneren. Dat moet de branche zelf doen.

In de Wet milieubeheer is bepaald dat de vergunningen door de provincie worden verleend en dat die ook zorg moet dragen voor de handhaving. De rijksinspectie voert uiteraard op afstand een soort tweedelijnstoezicht uit, zodat eventuele grote problemen snel kunnen worden geconstateerd en de rijksoverheid in het geweer kan komen. Destijds is de provincies een behoorlijk bedrag ter beschikking gesteld om een goed milieuapparaat in het leven te roepen. De basisfilosofie bij het opstellen van het Nederlandse milieubeleid is geweest, dat dit moet worden gedragen en uitgevoerd door alle overheidsniveaus.

De voorzitter van de commissie,
Versnel-Schmitz

De griffier van de commissie,
De Gier