

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/99540

Bijlage(n)

2

Datum 29 mei 2019
Betreft Situatie rondom Tata Steel/Harsco Metals Holland B.V.

Geachte voorzitter,

Inleiding

Bewoners van de regio IJmond maken zich al langere tijd zorgen over mogelijke nadelige effecten op hun gezondheid als gevolg van uitstoot van stoffen door Tata Steel en in het bijzonder Harsco Metals Holland B.V. (hierna Harsco). Ik begrijp deze bezorgdheid en de recente grafietregens zijn voor mij aanleiding geweest om in gesprek te gaan met verantwoordelijk gedeputeerde Tekin van de provincie Noord-Holland over welke maatregelen en acties de bedrijven en het bevoegd gezag hebben genomen om de overlast op korte termijn te beperken en op langere termijn te voorkomen. Harsco is gelegen op het terrein van Tata Steel en maakt deel uit van de productieketen van Tata Steel. Voor zowel Tata Steel als Harsco is de provincie Noord-Holland het bevoegd gezag.

In deze brief informeer ik u over de situatie en de handhaving rondom de bedrijven Tata Steel en Harsco inzake grafietregens¹. Deze brief sluit aan op eerdere antwoorden op vragen omtrent Tata Steel/Harsco; Kamerstuk 29826, nr. 109 en Aanhangsel van de handelingen, nr. 1516 en nr. 2147. Daarnaast kom ik tegemoet aan verzoeken van de leden Laçin² en Wassenberg³ met betrekking tot Tata Steel/ Harsco.

Bij het opstellen is gebruik gemaakt van de door de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied (hierna ODNZKG) toegestuurde brief op 1 april jl., de brief van GS aan PS (zie bijlagen) en het gesprek van 28 maart jl. tussen mij en de gedeputeerde.

¹ Over stand van zaken rondom de berg oxykalkslik is de Kamer in een aparte brief geïnformeerd; Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 29 826, nr. 117.

² Tijdens het AO Leefomgeving van 7 maart jl. om met de gedeputeerde in gesprek te gaan over de effecten van de dwangsommen en het verscherpt toezicht bij Harsco.

³ Verzoek regeling van werkzaamheden 21 maart 2019 van het lid Wassenberg om een brief inzake overtreding plaats als het gaat om de uitstoot van grafiet 2019Z05587.

Daarnaast heb ik toegezegd u te informeren over de onderzoeksopdracht met betrekking tot de evaluatie van de casus Tata Steel/Harsco. We kijken naar deze casus voor lessen voor het stelsel van vergunningverlening, toezicht en handhaving (hierna VTH-stelsel). Dit laatste naar aanleiding van een toezegging aan het lid Kröger (GroenLinks) tijdens het VAO Leefomgeving van 19 maart jl.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2019/99540

Verder geef ik in deze brief aan welke maatregelen de provincie als het bevoegd gezag en de bedrijven zelf treffen en wat mijn rol is in deze casus als stelselverantwoordelijke.

Grafietregen

Uit informatie van het bevoegd gezag blijkt dat in 2016, 2018 en 2019 omwonenden van Tata Steel veelvuldig stofoverlast melden⁴. Grote bron van de overlast zijn de grafietregens afkomstig van het bedrijf Harsco. Sinds 2008 monitort het RIVM de gezondheid in de regio en onlangs is het project grafiet en gezondheid gestart⁵.

Maatregelen^{4,6,7}

De gedeputeerde gaf in ons gesprek aan dat de ODNZKG namens het bevoegd gezag toezicht houdt op de naleving van de milieuregels van Harsco. De uitzonderlijk stofoverlast is voor de ODNZKG aanleiding geweest om in 2016 in gesprek te gaan met Harsco. In datzelfde jaar heeft Harsco maatregelen getroffen waardoor er in 2017 minder meldingen van stofoverlast waren.

Vanaf het voorjaar van 2018 nam het aantal meldingen van stofoverlast weer toe. Voortdurend van de overlast heeft ertoe geleid dat aan het einde van het derde kwartaal van 2018 is gestart met een handhavingstraject. Door de ODNZKG is een dwangsom opgelegd voor een bedrag van € 5.000,- per overtreding met een maximum van dertig overtredingen en een totaalbedrag van € 150.000,-. In januari 2019 is het maximumaantal overtredingen bereikt en een tweede dwangsom van kracht geworden voor een bedrag van € 25.000 per overtreding met een totaalbedrag van € 300.000.

Gedurende het handhavingstraject heeft Harsco maatregelen getroffen om de overlast aan te pakken. De maatregelen hadden onvoldoende effect op korte termijn. Dat heeft geleid tot de geconstateerde overtredingen die leidde tot de opgelegde dwangsommen en het plaatsen van Harsco onder verscherpt toezicht vanaf januari 2019. Dit betekent dat er op dit moment maandelijks gesprekken plaatsvinden tussen de ODNZKG met de directie van Harsco. Hierbij wordt het hele toezichtspalet besproken met aandacht voor de stand van zaken met betrekking tot de geconstateerde overtredingen en de aanpassingen in het bedrijfsproces en of de voorgenomen maatregelen het gewenste effect bereiken. Verder worden er naast geplande controles extra – niet aangekondigde – controles op de werkprocessen van Harsco uitgevoerd.

⁴ Via de link https://www.noord-holland.nl/Onderwerpen/Duurzaamheid_Milieu/Projecten/Grafietregen kan een klacht worden ingediend over Tata Steel, maar ook informatie worden ingewonnen over grafietregen, gezondheid, genomen maatregelen en vergunning en handhaving.

⁵ Op de website <https://www.rivm.nl/grafietregen-en-gezondheid-2019> is informatie te vinden over de actuele situatie en laatste activiteiten van het project.

⁶ Brief van 1 april 2019 van Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied aan de provincie Noord-Holland over de toezicht- en handhaving bij Harsco (bijlage).

⁷ Brief van 4 april 2019 met kenmerk 1201436/1201437 van GS aan PS van de provincie Noord-Holland over het toezicht bij Harsco Metals Holland (bijlage).

Door Harsco is inmiddels een aantal technische maatregelen getroffen om de kans op grafietregen in de toekomst te verminderen. In de bijgevoegde brief van ODNZKG staan de genomen maatregelen om de overlast op korte termijn te verminderen opgesomd. Het gaat bijvoorbeeld om extra sproeisystemen om stofverspreiding bij het kiepen verder te beperken. Verdergaande maatregelen staan op de agenda zoals het bouwen van een hal, waarin het zogenaamde kieproces plaatsvindt, ter voorkoming van emissie van grafiet. Voor het bouwen van een hal is het vergunningstraject gestart. Harsco verwacht dat de bouw van de hal in de eerste helft van 2020 gerealiseerd is.

Als verantwoordelijke voor het VTH-stelsel heb ik aangegeven dat ik graag zie dat de provincie Noord-Holland erop toeziet dat het verbeterplan van Tata Steel – met tot doel een structurele verbetering van de luchtkwaliteit – wordt opgesteld en uitgevoerd. Ik heb de gedeputeerde aangegeven dat ik het belangrijk vind dat hierbij naast de ODNZKG, de Inspectie SZW en belanghebbende gemeenten ook bewoners betrokken worden.

De provincie Noord-Holland houdt mij actief op de hoogte van de ontwikkelingen rondom het verbeterplan.

Daarnaast heb ik de ILT gevraagd vinger aan de pols te houden. De ILT heeft hiertoe inmiddels contact opgenomen met de Inspectie SZW en de Omgevingsdienst Noordzeekanaalgebied. De komende maanden zullen gesprekken plaatsvinden van de ILT met beide toezichthouders.

Voor wat betreft het fiscale verschil tussen boetes en dwangsommen is het voornemen om bestuursrechtelijke dwangsommen niet langer aftrekbaar te laten zijn indien de resultaten van het onderzoek daarnaar gunstig zijn. Daarover is op 4 april 2019 in de fiscale moties en toezeggingenbrief⁸ door de staatssecretaris van Financiën toegezegd onderzoek te doen naar de fiscale aftrekbaarheid van bestuursrechtelijke dwangsommen. Het onderzoek zal zich met name concentreren op bestuursrechtelijke dwangsommen en de uitvoerbaarheid van een mogelijk aftrekverbod. De staatssecretaris van Financiën zal de Tweede Kamer uiterlijk op Prinsjesdag 2019 over de uitkomsten van dit onderzoek informeren.

Onderzoeksopdracht

In het kader van mijn stelselverantwoordelijkheid heb ik toegezegd om een onafhankelijke partij de casus Tata Steel/Harsco te laten evalueren om eventuele lessen voor het VTH-stelsel te trekken. Deze evaluatie wil ik oppakken in een bredere context waarbij het mijn intentie is om meerdere casussen te laten doorlichten. De volgende kernvragen worden hierbij gesteld:

- Hoe heeft de inzet van VTH plaatsgevonden? Welke afwegingsruimte heeft het bevoegd gezag binnen het juridisch VTH-kader en hoe wordt hier invulling aangegeven?
- Hoe is de verdeling van verantwoordelijkheden tussen alle betrokken partijen en bestuurslagen?
- Zijn er wettelijke beperkingen (of anderzijds) in de vergunningverlening, toezicht- en handhavingstraject ervaren? Zo ja, welke?
- Wat kan hieruit worden geleerd voor de toekomstige kwaliteitseisen en kwaliteitsborging in het VTH-stelsel?
- Hoe (door wie en op welke wijze) worden omwonenden/belanghebbenden geïnformeerd over een incident?

De kernvragen zijn niet limitatief en worden nog aangevuld met subvragen.

⁸ Kamerstukken II 2018/19, 35000-IX, nr. 19, p. 15.

Uit het onderzoek zullen aanbevelingen volgen voor het bevoegd gezag m.b.t. de uitvoering, het voor het VTH-stelselverantwoordelijke ministerie (IenW) en eventueel voor andere departementen i.r.t. de Wabo.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

De resultaten van het onderzoek zal ik met u delen in het vierde kwartaal van 2019 als onderdeel van een breder onderzoek naar de kwaliteit van de uitvoering van de VTH-taken. Dit onderzoek wordt elke twee jaar op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht uitgevoerd.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2019/99540

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

S. van Veldhoven - Van der Meer