

Afval heeft toekomst



De falende controle op afvaltransporten en -verwerking

Kartika Liotard

Remi Poppe

Afval heeft toekomst

De falende controle op afvaltransporten en -verwerking

Kartika Liotard – Lid Europees Parlement
Remi Poppe – Lid Tweede Kamer

foto omslag: Remi Poppe

© april 2007 SP

Vijverhofstraat 65
3032 SC Rotterdam
Foto's: Remi Poppe

Inhoudsopgave

Samenvatting	5
1. Inleiding	7
2. Europese regelgeving: controlemechanismen ontbreken	9
De groene en de rode lijst.....	10
Conventie van Bazel.....	10
3. Europese handhavingsactie 2006: grote kans schade mens en milieu	13
4. Milieuvriendelijke verwerking van Nederlands afval	15
Métal Blanc: giftige metaaldampen in de lucht.....	15
FMM: verwerking niet volgens exportbeschikking	20
Campine	22
Conclusies.....	22
5. Vragen bij EVOA-exportbeschikkingen	23
Kabelafval	23
Plastics en petflessen.....	25
6. Ladinggebonden giftig scheepsafval, van Europa naar derde landen	29
Wirwar van toezichthouders	29
Geen afgifteplicht	30
Sluiting AVR-draaitrommelovens slecht idee.....	32
7. Ondanks nabijheisprincipe juist minder zelfvoorzienend	33
Flinke toename afvaltransporten	34
Minder transparant.....	34
8. Afvalverwerking: het kán wel in Nederland	37
Petflesjes: voldoende capaciteit	37
Kabelstrippen rendabel in Nederland	37
Milieu- en mensvriendelijke loodaccuverwerking	38
9. Conclusies	39
10. Aanbevelingen	41
Eindnoten	45

Q6//R4//S37//C18/23//H8//A936(9)//B9.703		L.E.R. 160.601
AZOR AMBIENTAL, S.A. TFNO.: 968 30 70 25		
CTRA. MADRID Km. 387		
LOCALIDAD:	MOLINA DE SEGURA (MURCIA)	
SOBREEMBALAJE		
 8		RESIDUO:
		BATERIAS DE PLOMO
		CONTIENE:
		PLOMO ACIDO SULFURICO
		RIESGOS:
CORROSIVO NOCIDVO		
CLASE: 8		
FECHA ENVASADO:		

Samenvatting

Inzameling, verwerking en recycling van afval is in toenemende mate een winstgevende onderneming geworden. Afval is daarmee ook een onderdeel geworden van goederenstromen over de hele wereld. Het transporten van afval over de grenzen van EU-lidstaten en naar landen buiten de EU is gebonden aan vergunningen. De handhaving en toezicht op de nog steeds toenemende afvaltransporten is echter problematisch. Uit jaarlijkse handhavingsacties blijken de helft van de transporten illegaal te zijn. Er bestaat geen duidelijk overzicht van deze internationale afvalstromen. Met als resultaat een grote kans 'dat deze illegale transporten in het land van bestemming schade zouden toebrengen aan de gezondheid van mens en milieu,' aldus de conclusie van de Europese handhavingsactie in 2006.

Europarlementariër Kartika Liotard en Tweede Kamerlid Remi Poppe, beiden van de SP, hebben de praktijk van afvaltransport en -verwerking vergeleken met de doelstellingen van de Europese regels. Door zelf afvalverwerkers in Europa te bezoeken, kwam aan het licht dat er heel wat mis is met de arbeids- en milieuhygiënische omstandigheden bij het verwerken van Nederlands afval – ondanks Nederlandse exportvergunningen. Door toenemende afvaltransporten met bijbehorende ondoorzichtigheid en gebrek aan controle komen de op zich mooie doelstellingen van Europese regelgeving niet dichterbij, maar raken ze steeds verder uit zicht.

Dit terwijl afval van de onderzochte soorten (loodaccu's, slops, petflessen en kabelafval) prima in eigen land, onder goede milieu- en arbeidsomstandigheden verwerkt en gerecycled kan worden. Het kán, en nog rendabel ook. Helaas leiden louter economische motieven ertoe, dat afval op grote schaal wordt geëxporteerd naar lidstaten en niet-lidstaten waar arbeids- en milieuomstandigheden het slechtst zijn – en dus het goedkoopst.

Om de doelstellingen van de wet en regelgeving in de praktijk waar te maken, doet de SP een aantal aanbevelingen. Kort samengevat:

- Laat een exporterend lidstaat aantonen dat ze het afval niet zelf kan verwerken
- Maak lidstaten zelf verantwoordelijk en laat ze zelf controleren
- Streef naar zo weinig mogelijk transport door het nabijheidsprincipe serieus te nemen
- Richt een Europees registratiebureau op voor overzicht over transporten
- Voer inname- en afgifteplicht in voor slops
- Zorg voor één handhavende autoriteit en één regeling in de haven
- Herhaal handhavingsacties en zorg voor informatieuitwisseling
- Overweeg serieus de heropening van een draaitrommeloven in Nederland
- Plaats PE en pvc op de lijst van gevaarlijke afvalstoffen.



1. Inleiding

De hoeveelheid afval die wij als land en als Europese Unie produceren neemt nog altijd toe. Tegelijkertijd stellen we steeds hogere eisen aan milieuvriendelijke afvalverwerking. Wij nemen geen genoegen meer met het dumpen van gevaarlijk afval of met verwerking waarbij de leefomgeving ernstig vervuild wordt. In Nederland zijn de ergste vervuilers op dit gebied – onder andere dankzij acties van de SP – over het algemeen gesloten of vergaand verbeterd. Dat heeft tegelijkertijd een nieuw probleem gecreëerd. Al dat afval moet natuurlijk wél ergens heen.

Omdat Europa ook voor afval een interne vrije markt kent is dat een Europees probleem. Er is dan ook Europese wetgeving voor de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen en de verwijdering ervan: de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen en de Conventie van Bazel.

Afvalverwerking en -opslag zijn inmiddels een lucratieve handel geworden. ‘Afval heeft de toekomst’ staat er op de vrachtwagens van een belangrijke Nederlandse afvaltransporteur geschreven. Een dergelijk enorme markt, waar goed te verdienen valt, trekt helaas ook minder goed uitgeruste bedrijven aan, en soms ook minder frisse zakenlieden.

Dat blijkt wel uit de zeer ernstige en massale overtredingen die zijn geconstateerd bij de internationale handhavingsactie van 2005 in de Europese havenplaatsen. Totaal 3587 documenten die bij exportpartijen horen, werden gecontroleerd. Er zijn slechts 393 transporten ‘fysiek’ gecontroleerd. In 240 gevallen ging het om afvaltransporten. 113 daarvan (bijna de helft) bleken illegaal. Het ging onder andere om PVC-afval, kabelafval, plasticafval en elektronisch afval. De illegale transporten waren op weg naar China, de Filipijnen en Vietnam.

Toenmalige staatssecretaris voor Milieu Van Geel concludeerde naar aanleiding van de resultaten van deze handhavingsactie: “Onaanvaardbaar veel afval zoekt het laagste punt”.

Reden voor Tweede Kamerlid Remi Poppe en Europarlementariër Kartika Liotard, beiden van de SP, om de afvalverwerking eens tegen het licht te houden. Met dit rapport hopen ze duidelijkheid te scheppen over hoe het Europese afvalbeleid nu in elkaar zit, wat er in de praktijk gebeurt, waar de problemen zitten en wat er volgens de SP aan moet verbeteren.



2. Europese regelgeving: controlemechanismen ontbreken

Sinds 1994 is de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) van kracht die het vervoer van afval binnen, naar en uit de Europese Unie regelt. In de overwegingen van de EVOA staat de doelstelling duidelijk beschreven:

‘Overwegende dat in artikel 5, lid 1, van Richtlijn 75/442/EEG van de Raad van 15 juli 1975 betreffende afvalstoffen (1), is bepaald dat de lidstaten, indien noodzakelijk of dienstig in samenwerking met andere lidstaten, de nodige maatregelen moeten nemen om een geïntegreerd en toereikend net van afvalverwijderingsinstallaties op te zetten, zodat de Gemeenschap als geheel zelfverzorgend op het gebied van afvalverwijdering kan worden en de lidstaten afzonderlijk naar dit doel kunnen streven, rekening houdend met geografische omstandigheden of met de behoefte aan speciale installaties voor bepaalde soorten afval;’ (uit: Verordening (EEG) Nr. 259/93)

Uitgangspunt van het Europese beleid is dus dat afvalstoffen zoveel mogelijk in het land van herkomst en in de dichtstbijzijnde verwerkingsinstallaties verwerkt dienen te worden. Dit zal natuurlijk in de praktijk niet altijd mogelijk zijn. Het is onredelijk om van een ministaatje als Luxemburg te verwachten dat ze al haar afval zelf verwerkt. Ook als er net over de grens een goede en milieuhygiënisch verantwoorde verwerkingsinstallatie staat, is langeafstandstransport in eigen land niet altijd zinvol.

Voor de wél noodzakelijke internationale transporten zorgt de EVOA-verordening voor harmonisatie van regels en procedures. De EVOA dient om ongewenste afvalstromen te voorkomen, hoge milieunormen te handhaven en duidelijk zicht te houden op de afvalstromen in Europa. Dit geldt niet alleen voor afvaltransporten binnen de Unie, maar ook naar derde landen (landen buiten de EU). Er is echter geen internationale vorm van toezicht op de afvaltransporten en

-verwerking. Dit blijft de verantwoordelijkheid van de nationale lidstaat waarin het afval zich op dat moment bevindt:

‘Overwegende dat toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen een lidstaat onder de nationale verantwoordelijkheid valt; dat de nationale stelsels voor toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen een lidstaat echter aan minimumcriteria moeten voldoen, zodat een hoog niveau van bescherming van het milieu en de volksgezondheid wordt gewaarborgd;’ (uit: Verordening (EEG) Nr. 259/93)

De groene en de rode lijst

De EVOA maakt onderscheid tussen gevaarlijke en ongevaarlijke stoffen. Voor de ongevaarlijke stoffen (bijvoorbeeld huisvuil), de zogenaamde ‘groene lijst’, is het niet noodzakelijk via de EVOA een vergunning aan te vragen als het naar een andere lidstaat van de Europese Unie wordt getransporteerd. Dit soort afval wordt behandeld als een normaal commercieel goed. Wel blijft de exporteur verantwoordelijk voor het afval door een terugnameplicht van afval dat niet in orde blijkt te zijn.

Voor internationaal transport van gevaarlijke stoffen, de ‘rode lijst’, moet een vergunning worden aangevraagd bij de nationale autoriteiten. In Nederland moet de vergunning worden aangevraagd bij SenterNovem. Deze instantie kan verschillende inspectiediensten (zoals VROM-inspectie en politie) verzoeken om binnen Nederland te controleren of de opgegeven gegevens wel correct zijn. Voor controle in het buitenland zijn de plaatselijke autoriteiten verantwoordelijk. Wel kan SenterNovem aan buitenlandse inspectiediensten een verzoek tot onderzoek doen wanneer er een vermoeden is dat er iets niet in de haak is, bijvoorbeeld dat Nederlands afval op een onjuiste manier verwerkt wordt. Zij zijn hierbij echter volledig afhankelijk van de medewerking van deze plaatselijke autoriteiten, en hebben verder geen mogelijkheden zelf actie te ondernemen.

De EVOA-wetgeving is dus een Europese verordening met goede doelstellingen maar waarbij goede internationale controlemechanismen lijken te ontbreken.

Conventie van Bazel

Met de Conventie van Bazel wordt bedoeld het ‘Verdrag van Bazel betreffende de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan’. Dit is een wereldwijde overeenkomst om het internationale vervoer en de verwijdering van gevaarlijk afval te beheersen.

Het verdrag kwam tot stand om het groeiende afvalverkeer te beheersen, met name het verkeer van giftig of gevaarlijk afval vanuit geïndustrialiseerde landen naar ontwikkelingslanden en landen in Oost-Europa. Doelstellingen van deze conventie zijn:

- de uitvoer en het vervoer tussen landen van gevaarlijk afval tot een minimum beperken
- het gehalte van gevaarlijke stoffen in afval tot een minimum beperken
- gevaarlijk afval zo dicht mogelijk bij de bron verwerken
- ontwikkelingslanden bijstaan om gevaarlijk afval zo milieuvriendelijk mogelijk te verwerken.

De conventie werd op 22 maart 1989 ondertekend op een internationale conferentie in Bazel en trad in werking op 5 mei 1992. 163 partijen hebben de conventie geratificeerd. In 1995 is aan de conventie het verbod toegevoegd om gevaarlijk afval vanuit OESO-landen naar niet-OESO-landen te brengen voor definitieve verwijdering. Deze toevoeging is nog niet in werking getreden. Nederland heeft het amendement al wel geratificeerd.

3. Europese handhavingsactie 2006: grote kans schade mens en milieu

In 2006 zijn in veertien zeehavens in totaal 2351 documenten gecontroleerd en 772 zendingen 'fysiek' gecontroleerd. Bij 183 van de transporten ging het om afval. Zestig hiervan bleken illegaal (33 procent). Het betrof onder meer kabelafval vanuit Duitsland via België naar China, geshredderde pc's van België naar Hong Kong, autowrakken naar Congo, cfk-houdende koelkasten naar diverse Afrikaanse landen en Brits huisvuil naar China. De meeste overtredingen zijn geconstateerd in Ierland, België en Nederland. Tijdens de in hoofdstuk 1 genoemde actie eind 2005 werden de meeste overtredingen in Zweden en Frankrijk geconstateerd. Deze landen hebben deze keer, wegens capaciteitsgebrek, niet meegedaan. Hetzelfde geldt voor Duitsland. De handhavingsactie van 2006 heeft nog eens aangetoond dat nog altijd bijna een derde van de gecontroleerde afvaltransporten illegaal zijn.

De conclusie van dit onderzoek is dan ook terecht:

'De kans is groot dat deze illegale transporten in het land van bestemming schade zouden toebrengen aan de gezondheid van mens en milieu. De belangrijkste conclusie van het project is dat Europese samenwerking noodzakelijk is bij de handhaving van afvaltransporten.'

De handhavingsactie in 2006 richtte zich op handhaving van afvaltransporten die via havens geëxporteerd worden. Dertien Europese landen namen deel aan het project. Het project is uitgevoerd onder leiding van de VROM-inspectie. Naast controles op afvaltransporten stond het uitwisselen van informatie en ervaringen centraal. Uit het rapport blijkt dat er tussen de landen grote verschillen bestaan in de manier van handhaven en de bevoegdheden om controles uit te voeren. Een van de aanbevelingen is dan ook 'het voortzetten van dergelijke Europese initiatieven en een gestructureerde aanpak binnen de Europese Unie'.

Hierbij moeten we wel vaststellen dat het om geconstateerde illegale transporten gaat. De

duizenden tonnen afval die met een officiële exportbeschikking Europa verlaten, vallen hier dus niet onder. Bij navraag bleek dat SenterNovem geen bevoegdheid heeft om zelf in de landen van bestemming te controleren of er volgens de Europese Unie-normen voor arbeids- en milieuhygiënische omstandigheden gewerkt wordt. Ook niet binnen Europa!

De informatie moet dus komen van toevallige waarnemingen of extern onderzoek door media of kennisinstellingen. Zo doet het Britse blad The Independent melding van grootschalige export van Brits huisvuil in containerschepen die, na het lossen van containers met Chinese goederen, retour gaan naar China:

'Vlak voor Kerst meerde 's werelds grootste containerschip aan in Groot-Brittannië. Zijn enorme cargo – van bingospellen tot bh's – symboliseerde de schaal van import uit China. Maar toen de MS Emma Maersk, bijnaam 'SS Santa', de terugreis naar Yantian aanvaardde, viel het weinigen op dat het volgeladen was met het snelstgroeïende Britse exportproduct naar China: afval. Voor een plastic tas is het een verre reis naar Lianjiao, een afgelegen Chinees dorp in de economisch explosief groeiende zuidelijke provincie Guangdong. Toch komen daar bijna alle Britse plastic supermarkttassen terecht. Net als folieplastic 'knapperige' verpakkingen en de driehoekige hardplastic verpakkingen van bacon-tomaat-sla-sandwiches van een populaire winkelstraatketen. Want China is in rap tempo Groot-Brittannië's grootste stortplaats aan het worden.' (eigen vertaling) ⁽¹⁾ (The Independent, 2 maart 2007)

4. Milieuvriendelijke verwerking van Nederlands afval

Praktijvoorbeelden van EVOA-transporten uit Nederland binnen Europa

Métal Blanc: giftige metaaldampen in de lucht

Métal Blanc is een verwerker van loodaccu's in het Noord-Franse plaatsje Bourg-Fidèle. Een belangrijk deel van de loodaccu's die er verwerkt worden, ongeveer 30 procent, komt uit Nederland. Per jaar komt dit neer op ruim 600 vrachtwagens met zo'n 10.000 ton aan loodaccu's. (2)

De lokale milieubeweging en veel omwonenden klagen over de vervuiling die de fabriek met zich meebrengt. Water, lucht en grond in de wijde omgeving zijn vervuild met stoffen als lood, cadmium en nikkel. Tot op de dag van vandaag is het de inwoners van Bourg-Fidèle verboden om groenten uit hun tuin te eten, omdat het vergiftigingsrisico te hoog wordt geacht. Uit medisch onderzoek bij enkele omwonenden is komen vast te staan dat ze ziek zijn geworden door de milieuvuiling in Bourg-Fidèle en extreem hoge concentraties lood, nikkel en cadmium in hun lichaam hebben.

In 1999 bracht SP-Tweede Kamerlid Poppe, in gezelschap van een filmploeg, een onaangekondigd bezoek aan de fabriek om de milieuvuiling aan de kaak te stellen.

Het bleek toen inderdaad overduidelijk dat de technologie in de fabriek absoluut niet in orde was.

De Franse rechter dreigde de loodfabriek in 1999 zelfs voorgoed te sluiten.

Na 1999 is de fabriek aangepast en de Franse inspectie heeft laten weten dat de uitstoot inmiddels aan de normen voldoet. De omwonenden zijn echter van mening dat de fabriek nog steeds te veel vervuult. (3).

Omdat het voor een deel gaat om Nederlandse accu's was SP-Tweede Kamerlid Poppe van mening dat de Nederlandse overheid haar verantwoordelijkheid moest nemen. Hij verzocht toenmalig minister van VROM Jan Pronk om Nederlandse ambtenaren ter plaatse te laten inspecteren of de Nederlandse accu's wel volgens de normen werden verwerkt. Deze antwoordde toen dat Nederland weinig kon uitrichten zolang de Franse autoriteiten volhielden dat de recycling van loodaccu's door Métal Blanc aan de Europese normen voldeed. Europese lidstaten vertrouwen onderling op elkaars woord in dit soort zaken.

In 2006 bracht Poppe een aantal nieuwe bezoeken aan Métal Blanc. Het eerste dat opvalt bij binnenkomst is dat het verwerkingssysteem niet 'gesloten' is. Dat wil zeggen dat er schadelijke stoffen uit het proces vrijkomen. Om deze reden werkt het personeel altijd met gelaatsmaskers.

Boerenland naast fabriek mag al meer dan tien jaar niet gebruikt worden. Hier zijn de grasmonsters genomen.



Directeur Bourson was van mening dat in zijn fabriek alles in orde is, en dat zijn fabriek tot de modernste en milieuvriendelijkste in Europa behoort. De SP vreest dat dit ook wel eens werkelijk zo zou kunnen zijn.

Binnen de fabriek ziet de situatie er echter allesbehalve in orde uit. Er vinden weliswaar ook metingen plaats van de looddampen die buiten het zuiveringssysteem uit de fabriek verdwijnen, maar deze meetapparatuur is slechts op één plaats gesitueerd. Volgens de plaatselijke locoburgemeester zijn er vaak problemen met de filters van de fabriek, waardoor er toch giftige metaaldampen in de lucht terecht komen. Uit monsters, in 2006 door de SP in de omgeving genomen, blijkt dat het loodgehalte in het gras onverminderd veel te hoog is. Het gehalte Cadmium is 4,0 mg per kg drogestof en lood zit op 505 mg per kg drogestof. Ter vergelijking: de interventiewaarde (de waarde waarbij gesaneerd moet worden) voor lood in de bodem is 530mg per kg droge stof. In dit geval gaat het om lood op eenjarig gewas; de emissie van lood is dus zeer hoog. De streefwaarde (aanvaardbare concentratie) voor cadmium is 0,8 mg/kg, er is dus sprake van een vijfmaal te hoge concentratie cadmium.

Het is dan ook niet voor niets dat het personeel ook op het grote buitenterrein van het bedrijf altijd zijn gelaatsmaskers ophoudt. Vrachtwagens die het terrein verlaten moeten ook niet voor niets eerst door een wasstraat. En ook niet voor niets wordt het terrein tweemaal per dag schoongewassen en gespoten.

Kinderen kunnen door zogenaamd hand-mondcontact lood opnemen via de bodem, straatstof en huisstof. Jonge kinderen worden als risicogroep beschouwd vanwege deze inname en vanwege een verhoogde loodabsorptie in het maag-darmkanaal en een hogere gevoeligheid. Lood kan bij jonge kinderen gemakkelijk de bloed-hersenbarrière passeren. Dat kan leiden tot ontwikkelingsstoornissen, met als mogelijke gevolgen bijvoorbeeld vermindering van het leervermogen en afwijkend gedrag. Behalve effecten op het zenuwstelsel kunnen effecten op bloed, hart en vaten optreden, en bij hoge loodconcentraties ook op de nieren. (4)

De accu's worden van ongeveer twee meter hoogte op de vloer gedumpt, waarbij het de bedoeling is dat ze uiteenspatten. Het accuzuur (51 procent zwavelzuur) loopt over de grond via gootjes naar een opvangpunt. De hele werkvloer is kletsnat van het zuur. Met een shovel worden de accu's op een transportband gedeponneerd.

Aan deze band staat een werknemer met gelaatsmasker handmatig verkeerde accu's (waaronder cadmiumbatterijen die niet verwerkt mogen worden) er uit te vissen. Alles druipt van het accuzuur. In een scheidinginstallatie worden vervolgens de kunststof accubakken gescheiden van het lood en loodsulfide. Ook hier druipt alles van het accuzuur, waardoor de werkvloer (een nauwelijks verlichte donkere hal) ernstig is aangetast.

Het lood wordt in een oven gesmolten en vervolgens in grote bakken gegoten. Door slechte afzuiging ontsnappen de dampen die daarbij vrijkomen vrijwel onbelemmerd in de lucht van de hal.

Deze bakken worden via een loopkat door de hal getransporteerd en in bakken gegoten voor raffinage. Dat wil zeggen dat verontreinigingen boven komen drijven en afgeroomd worden. Bij alle handelingen komen grote hoeveelheden looddampen in de hal vrij. Van afzuiging is nauwelijks tot geen sprake.



Linksboven: accu's worden op de vloer gedumpt, zodat ze uiteenspatten. Linksonder: de werkvloer, aangetast door accuzuur. Rechts: de afzuiginstallatie, de trots van het bedrijf.



Linksboven: de verweerde werkvloer. Linksonder: op deze foto zijn gaten in overkappingen en muren te zien. Rechts: onder andere bij het gieten ontsnapt veel looddamp de hal in.

In de overkappingen van de werkhallen zitten overal openingen. De deuren staan ook regelmatig wijd open. De centrale afzuiginstallatie, de trots van het bedrijf, kan niet meer dan een deel van de dampen afzuigen en filteren.

Op de vraag hoeveel looddampen er in de hallen vrijkomen zonder afgezogen en gefilterd te worden, kon de directeur geen antwoord geven. De arbeidsomstandigheden waren zo beroerd dat in Nederland de Arbeidsinspectie ongetwijfeld hard zou ingrijpen.

De hele werkdag met gelaatsmaskers op werken is in Nederland niet toegestaan. Beleid in Nederland is om schadelijke stoffen bij de bron aan te pakken in plaats van persoonlijke bescherming via gelaatsmaskers voor het personeel.

Zoals gezegd, de directeur van Métal Blanc is ervan overtuigd dat zijn bedrijf de best bestaande technieken toepast. Hij verwees naar andere bedrijven waar de milieuhygiënische omstandigheden veel beroerder zijn. Hij noemt het voorbeeld van de Nederlandse exporten naar de fabriek van FMM in Anderlecht. Dat is volgens hem helemaal geen loodverwerker, want daar heeft het de capaciteit niet voor. De fabriek heeft een kleine oven waarin wat loodpijpen en leidingen worden omgesmolten. Maar accu's verwerkt hij niet. Hij ontvangt ze wel, maar dat is slechts om ze daarna door te sturen naar het moederbedrijf in Cambrai (Noord-Frankrijk) waar Metaleurop een breker heeft. Daarvandaan gaat het lood in bulk naar de fabriek in Duitsland. In Anderlecht haalt FMM het zuur eruit en kiept de accu's op het fabrieksterrein. Men plet ze

domweg door er met een bulldozer een paar keer overheen te rijden. Bourson heeft het met eigen ogen gezien, zegt hij: “Ils les écrasent. Ils n’ont pas de broyeur.” (“Ze reden er overheen. Ze hebben geen breker.”)

FMM: verwerking niet volgens exportbeschikking

Onderzoek bij de Belgische ‘loodverwerker’ FMM te Anderlecht / Brussel, sinds enige jaren onderdeel van het Franse concern Metaleurop, bevestigde de door de directeur van Métal Blanc omschreven situatie. In deze fabriek wordt nauwelijks lood verwerkt, in tegenstelling tot wat op de EVOA-beschikking staat vermeld. De duizenden tonnen accu’s worden hier alleen maar op- en overgeslagen, en vervolgens doorgestuurd naar de zogenoemde breker (broyeur) van Metaleurop in Noord-Frankrijk. (5) Wel haalt men in de Brusselse fabriek het accuzuur eruit, op een tamelijk primitieve manier: door de accu’s met zuur en al op de grond te laten kletteren zodat ze openbarsten en het accuzuur in grote plassen over de volledig verweerde betonnen werkvloer wegloopt naar de zuiveringsinstallatie.

Dit gebeurt allemaal in de open lucht, net binnen de poorten van het fabrieksterrein.



Een bergje kapotte accu's bij FMM



Bij aankomst zagen we hoe een bulldozer de gebroken accu's in een Franse vrachtwagen met kenteken 59 (Nord) kiepte. Die brengen ze dus met een Belgische beschikking naar Noord-Frankrijk, waar men in de breker het lood van het plastic scheidt. ⁽⁶⁾ Op de vraag of het dan nog om Nederlands afval gaat, of om Belgisch, moest de woordvoerder van FMM het antwoord schuldig blijven. Wel wist hij te vertellen dat het lood uit Frankrijk vervolgens grotendeels naar Duitsland gaat. Het gaat daarbij om loodpasta, ongeveer 80 procent van het totale gewicht. De overige 20 procent lood, de zogenaamde metaalfractie, komt terug naar de fabriek in Brussel waar het samen met ander loodafval (dakbedekking en leidingen) wordt omgesmolten tot bruikbare loodstaven.

Kortom, wat er in de exportbeschikking van SenterNovem staat, namelijk dat de accu's in de Brusselse fabriek door de breker gaan, waarbij de metaalfractie van de loodpasta en de kunststoffen wordt gescheiden, komt volstrekt niet overeen met de werkelijkheid. De FMM-fabriek heeft geen breker en geen geschikte smeltoven, zodat noch de loodpasta, noch de kunststoffen hier worden verwerkt tot ruw materiaal dat geschikt is voor hergebruik.

Op de vraag waarom ze de accu's uit Nederland niet meteen naar het filiaal in Noord-Frankrijk rijden, slechts anderhalf uur van Brussel, antwoordde de man dat dit op dringend verzoek is van de Nederlandse inzamelaars die niet te ver willen rijden. Onzin natuurlijk, want dezelfde bedrijven rijden ook naar Métal Blanc in Noord-Frankrijk. Plus dat de loodpasta van Metaleurop daarna nog eens naar Duitsland gaat.

Campine

Over Campine, ook een ‘verwerker’ van loodaccu’s, in het Belgische Beerse, kreeg de SP informatie dat het daar weer heel anders gaat. Daar storten ze de accu’s compleet met zuur en al in een gesloten oven. In Beerse loopt een bevolkingsonderzoek naar gevolgen van loodintname. (7)

Conclusies

Voor Nederland zijn uit deze situaties twee belangrijke conclusies te trekken. De eerste is dat Nederlands afval op een milieuonvriendelijke wijze wordt verwerkt, op een manier die de overheid in eigen land nooit zou accepteren (en zelfs illegaal zou zijn). Wij zadelen de burgers van Bourg-Fidèle letterlijk op met onze rotzooi.

De tweede conclusie is dat de informatie van de Franse overheid dat alles in de fabriek nu in orde zou zijn onjuist is gebleken. Dit legt meteen één van de grootste zwakheden van de EVOA bloot: het feit dat lidstaten geen mogelijkheid hebben tot eigen controle als ze vermoeden dat informatie van de overheden van lidstaten niet klopt met de werkelijkheid. Hoewel we nu dus weten dat de situatie bij Métal Blanc niet in orde is, kunnen we daar bij de Nederlandse overheid niets mee doen omdat de Franse overheid blijft volhouden dat er geen vuiltje aan (en in) de lucht is.

5. Vragen bij EVOA-exportbeschikkingen

Praktijkvoorbeeld van EVOA-transporten uit Nederland naar derde landen

Gevaarlijk en tot niet-gevaarlijk bestempeld afval wordt vanuit Nederland de wereld ingestuurd. Al dan niet met een exportbeschikking op basis van de EVOA-verordening. Er rijzen vragen over die beschikkingen, onder meer of de export wel zo milieuvriendelijk is en of sommige ‘ongevaarlijke afvalstoffen’ te gemakkelijk onder die categorie vallen.

Kabelafval

Er worden duizenden tonnen kabelafval naar India, China, en Pakistan geëxporteerd op basis van de EVOA. Dat in deze landen de verwerking op milieuhygiënisch verantwoorde wijze plaatsvindt is niet alleen onduidelijk, maar ook niet helemaal te verwachten. De ervaring met het in deze landen slopen van zeeschepen die asbest en andere schadelijke stoffen bevatten, wijzen op een zeer laag niveau van milieunormen en arbeidsomstandigheden.

In Europa is het verbranden van kabelresten aan zeer strenge regels gebonden. In de jaren tachtig bleek dat ongecontroleerde verbranding van kabelresten, om de metalen kernen (veelal koper en aluminium) terug te winnen, ernstige dioxinebelasting van de omgeving veroorzaakten. Voor het scheiden van kunststofbekledingen en metalen van kabelrestanten zijn wel degelijk technieken en voorzieningen voorhanden. Zie de voorbeelden in hoofdstuk 8.

Bij onderzoek voor dit rapport bezocht SP-Tweede Kamerlid Poppe een van de exporteurs van kabelresten, Europe Metals B.V. Wordvoerders van dit bedrijf omschreven hun activiteiten als volgt:

“Wij zijn een handelonderneming. We bewerken niets maar zamelen in en sorteren voor de handel. In Pakistan krijgen we meer voor kabelrestanten, het brengt nu eenmaal meer op dan

hier. Wij hebben een NL-beschikking (NL 098362 voor 3.960.000 kg) aangevraagd en gekregen, maar ik weet niet of er al gebruik van is gemaakt. We maken daar alleen gebruik van als er ook handel is met een goede prijs. Wij zijn in de eerste plaats een handelsonderneming.”

Op het terrein van het bedrijf lagen bergen kabelresten. Het merkwaardige is dat er naast deze berg kabelresten ook een grote berg kunststof (pvc) lag, duidelijk resten van gestripte kabels. De woordvoerder van het bedrijf wist niet waar dat vandaan kwam maar dacht dat het er al lange tijd lag. Op de vraag of in Nederland strippen (scheiden van metalen en kunststof) mogelijk is, was de reactie van de woordvoerder van het bedrijf:

“Weet je wat dat kost, daar moeten we mensen voor in dienst nemen, die werken hier niet meer. Alleen Polen willen nog werken. Moet ik straks zelf gaan strippen als personeel naar huis gaat en het werk niet af is door lamtheid. En in andere landen, zoals Frankrijk kan het zo het schip op, zonder een beschikking. Ik schaam mij Nederlander te zijn, we worden gemaakt met al die papieren en voorschriften. In Pakistan doen ze het allemaal heel netjes scheiden. En de pvc wordt volledig hergebruikt. Maken ze stopcontacten van en dat soort dingen. Hier verbranden ze dat spul en in Engeland stoppen ze het onder de grond.”

Ook indien in de ontvangende landen de kunststof kabelbekleding hergebruikt zou worden, blijft het feit dat aanvragers van EVOA-exportbeschikkingen kennelijk niet (altijd) de in de beschikking omschreven hoeveelheid te exporteren materialen en stoffen daadwerkelijk in voor-



raad hebben. Kennelijk vindt er ook geen controle plaats of de beschikking ook daadwerkelijk wordt gebruikt voor de export van de omschreven producten. Indien dit juist is, kan het gebeuren dat de omschreven hoeveelheden afvalproducten dus op een heel andere plaats terechtkomen dan op grond van de EVOA-administratie zou moeten blijken.

In de genoemde EVOA-beschikking wordt de herkomst, samenstelling en verwerking als volgt omschreven:

‘De onderhavige kennisgeving heeft betrekking op de overbrenging van kabelafvalstoffen, afkomstig van inzameling. De kabelafvalstoffen bestaan uit koper- en aluminiumkabels met een kunststof omhulsel van PE of PVC. Deze afvalstoffen hebben de specificaties zoals vermeld in de bij deze kennisgeving gevoegde beschrijving van de samenstelling en bestaat gemiddeld uit; Koperkabel: koper 38 procent, ijzer 5 procent en kunststof 57 procent. Bij Zaheer Impex (de ontvanger in Pakistan) worden de afvalstoffen gesorteerd en worden de metalen en kunststoffen van elkaar gescheiden. In totaal wordt 95 procent van de stoffen hergebruikt en 5 procent verwijderd.’

Aangezien de controle op de uitvoering van deze verwerking niet plaatsvindt, is de vraag gerechtvaardigd of het omschreven hergebruik van de kunststof omkleiding wel echt gebeurt. Ook kan de vraag gesteld worden hoe dat gebeurt en onder welke arbeidsomstandigheden.

Als scheiding en hergebruik in Pakistan kan plaatsvinden, dan is de vraag waarom dat dan niet in het land van herkomst, in dit geval Nederland, zou kunnen. Met andere woorden bij het afgeven van deze beschikking is niet gekeken of in het land van herkomst verwerkingscapaciteit voorhanden is, wat in de ‘geest’ van de EVOA wenselijker is.

Daarnaast is het de vraag of PE en pvc wel als ‘ongevaarlijk afval’ gezien moet worden. Immers, bij verbranding is de vorming van dioxinen juist aanleiding om zeer strenge verbrandingsnormen toe te passen, waarbij hoogwaardige technologie noodzakelijk is.

Plastics en petflessen

Ook niet-gevaarlijke afvalstoffen verdwijnen richting Azië. Veel petflessen, plastic flesjes en allerlei kunststof folies worden in grote hoeveelheden ingezameld. Om vervolgens verscheept te worden naar landen als China en India. Vanwege de economische groei zijn daar goede prijzen te maken voor plastics als secundaire grondstof.

Recyclingbedrijven die zich aan de regels houden, importen plastic afval vanuit de lidstaten naar Nederland. Zij vragen en krijgen een exportbeschikking volgens de EVOA-verordeningen. De kunst-



Rechts en volgende pagina: balen petflessen bij De Pauw Plastic Recycling B.V.

stof folies en petflessen gaan samengeperst in balen van 1000 kg per schip naar voornamelijk Aziatische landen.

Volgens de directeur van een van de recyclingbedrijven, De Pauw Plastic Recycling B.V., kan dit niet in Europa omdat de energie- en arbeidskosten veel te hoog zijn om goed te scheiden en vervuiling als etiketten en opdrukken te verwijderen: “In Nederland kost handmatige verwerking 100 euro en in India 50 euro per ton. In India knippen ze kleurige opdrukken uit, scheiden doppen en flessen handmatig. Er gaat niets verloren omdat het om kostbare grondstoffen gaat. Het gaat om 90 procent recycling.”

Het is niet meer of minder dan ‘gewone’ handel en het inspelen op behoeften van de wereldmarkt. Maar uit het gesprek tijdens het werkbezoek aan firma De Pauw Plastic Recycling B.V. blijkt dat de EVOA-richtlijn door de lidstaten, ook voor de ‘groene lijst’-stoffen niet eenduidig wordt toegepast. Genoemde firma importeert ingezamelde plastics uit landen als Duitsland en Italië, naar Nederland. Voor deze grensoverschrijdende transporten is geen EVOA-beschikking nodig omdat het ‘groene lijst’-stoffen betreft. Het bedrijf vraagt hier vervolgens een exportbe-

schikking aan en verscheept de plastics, na het spul grof op soort en kleur te hebben gesorteerd en in balen van 1000 kg te hebben geperst. Deze afvalstoffen maken dus een flinke reis door Europa alvorens naar verre landen verscheept te worden.

Dit lijkt de SP niet goed voor energiebesparing en het milieu. De totale milieubalans is uit evenwicht. Op de vraag 'Waarom haalt u het helemaal naar Nederland en verscheept u de plastics niet direct vanuit Duitsland, Frankrijk of Italië?' antwoordt de woordvoerder:

“Omdat wij het netjes willen doen. Ik wil rustig slapen en niet de idee hebben van mijn bed gelicht te worden. Er is in andere Europese landen te weinig handhaving. In landen als Italië en Frankrijk gaat het zo sloop naar bijvoorbeeld India. Ik haal ingezameld plasticafval uit bijvoorbeeld Italië naar Enschede om via een Nederlandse beschikking te exporteren. Ik wil het echt netjes doen allemaal, en volgens de regels. Maar er is dus geen sprake van gelijke concurrentie-omstandigheden.”





Tankers bezig met spoelen en afgifte van slops in de Rotterdamse haven. Zo moet en kan het dus.

6. Ladinggebonden giftig scheepsafval, van Europa naar derde landen

Het terugpompen van slops (spoelwater dat is gebruikt voor reiniging van ladingtanks) van het schip de Probo Koala in Amsterdam, omdat de verwerking te duur zou zijn, is een pijnlijk voorbeeld van hoe om financiële redenen met gevaarlijk afval gesjoemeld kan worden. Het giftige afval werd uiteindelijk namelijk gedumpt in achtertuinen van de bewoners van Abidjan, de hoofdstad van Ivoorkust. Met vele doden en duizenden mensen met ernstige ademhalingsproblemen tot gevolg.

Wirwar van toezichthouders

Volgens Eurocommissaris Dimas is de Probo Koala-affaire slechts het topje van een ijsberg. Poppe en Liotard vrezen dat hij gelijk heeft. Zeeschepen met gevaarlijk afval in hun sloptanks kunnen nog steeds ongehinderd in en uit Europese havens varen. Dit is een internationaal probleem. Lozen op open zee is weliswaar aan strenge regels gebonden, maar is nauwelijks te controleren. En wordt dus gezien als een 'goedkope' oplossing. Evenals dumpen in arme landen waar corruptie heerst of buitenlandse valuta zeer welkom zijn. Dit probleem kan niet door één lidstaat worden aangepakt, aangezien zeeschepen en hun rederijen internationaal opereren. De bestaande internationale verdragen ter voorkoming van vervuiling van de zee, verplichten zeehavens een zogenaamde Haven Ontvangst Installatie (HOI) in te richten, voor inname en verwerking van scheepsafval, maar afgifteplicht voor slops is er nog niet. Zeeschepen kunnen met gevulde sloptanks naar zee vertrekken. Dit schept gelegenheid voor rederijen om waar ook ter wereld de goedkoopste methode voor het kwijtraken van hun giftige mengsels te zoeken. De kat zit wat dat betreft nog steeds, ondanks internationale afspraken, op het spek gebonden.



Deze affaire was al aanleiding tot het instellen van meerdere onderzoeken. Daaruit is gebleken dat bij een dergelijk probleem een wirwar van instanties en toezichthouders betrokken zijn:

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (verantwoordelijk voor de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, en Wet Havenstaatcontrole), VROM Inspectie, (EVOA), en B&W van Amsterdam (milieuvergunning artikel 10.37 Wet Milieubeheer). Aan de toezichthouders zijn in de Algemene wet bestuursrecht (Awb) enkele algemene toezichtbevoegdheden toegekend, zoals het houden van een inspectie, monsterneming en het betreden van plaatsen. In de Wvvs zijn daarnaast nog enkele bijzondere toezichtbevoegdheden toegekend, zoals het aanhouden van een schip. (8)

Geen wonder dat er tijdens de gebeurtenissen in de Amsterdamse haven rond het afgeven en terugpompen van het gif uit de Probo Koala, verwarring bestond onder toezichthouders en handhavers, met tot gevolg foute beslissingen (het laten vertrekken van het schip) en de uiteindelijke milieuramp in Ivoorkust.

Geen afgifteplicht

Op 9 oktober is een vertegenwoordiger van de Brusselse SP-fractie poolshoogte gaan nemen in Paldiski in Estland, waar op dat moment de Probo Koala lag. Hij probeerde aan boord te komen om met de bemanning te spreken over hun arbeidsomstandigheden en gezondheid. Op het moment dat hij op het punt stond in een pilotboot naar de Probo Koala te varen, die niet aan de kade ligt afgemeerd maar midden in de havenbaai voor anker is gegaan, weerhield de



advocaat van de eigenaren van de pilotboot, de Estse havenautoriteit, hem te vertrekken. Op 12 oktober vraagt EU-parlementslid voor de SP Kartika Liotard aan de Eurocommissaris om het onderzoek naar de toedracht rond de dumping in Ivoorkust vanuit Europa te coördineren. “Het is niet meer dan logisch dat de EU hier een rol speelt,” aldus Kartika Liotard, “het gaat immers om Europese regels die zijn geschonden, dus is ook een Europees onderzoek nodig.” Daarnaast denkt Liotard dat het onderzoek naar de affaire veel lastiger zal worden, nadat het schip door de Estse autoriteiten is vrijgegeven. “Als de Probo Koala voortdurend onderweg is zal het veel lastiger worden voor bijvoorbeeld een betrokken lidstaat als Nederland om nader onderzoek te doen. Een Europese coördinatie zou het mogelijk moeten maken om in elke EU-haven zonder al te veel bureaucratische rompslomp vervolgonderzoek naar het schip te doen. Veel vragen zijn immers nog altijd niet beantwoord.”

Twee weken later vraagt Liotard in een resolutie van de Europese Commissie dat zij jaarlijks een zwarte lijst publiceert van bedrijven en Europese lidstaten die zich nog altijd schuldig maken aan het illegaal dumpen of uitvoeren van gevaarlijk afval.

Zowel in Nederland als Brussel vragen Remi Poppe en Kartika Liotard om de gaten in de wetgeving te dichten. Er zijn mooie verdragen opgesteld tegen het illegaal dumpen van gevaarlijk afval, maar blijkbaar zitten er flinke mazen in die wet en kan een en ander maar moeilijk afgedwongen worden.

Vragen van onder andere de SP-fractie zijn via de Nederlandse Vaste Kamercommissie voor Milieu voorgelegd aan de parlementair advocaat, werkzaam bij advocatenkantoor De Brauw

Blackstone Westbroek. Op de vraag: “Is het juridisch mogelijk dat een schip na melding aan de haven over afgifte van scheepsafval, ladingresiduen en ladinggebonden scheepsafval op grond van het feit dat verwerkingskosten hoger uitvallen dan de offerte, zonder afgifte uit de haven kan vertrekken?” luidt het antwoord: “De internationale, Europese en nationale regelgeving ter voorkoming van verontreiniging door schepen voorziet niet expliciet in deze situatie. Deze regelgeving lijkt daarom op zichzelf niet in de weg te staan aan het vertrek.”

Volgens Richtlijn 2000/59/EG, Havenontvangstvoorzieningen is geen sprake van een expliciete afgifteverplichting van slops. ⁽⁹⁾ Ook in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen is geen sprake van een expliciete afgifteplicht voor slops. ⁽¹⁰⁾

Kortom, er is geen expliciete afgifteplicht.

Sluiting AVR-draaitrommelovens slecht idee

In ons land is op 1 januari 2005 de laatste draaitrommeloven in Nederland, die midden tussen de havens en de chemische industrie in de regio Rotterdam stond, gesloten. Sindsdien heeft Nederland geen, of onvoldoende verwerkingsmogelijkheid voor dit gevaarlijk afval. En dat terwijl wij een van de grootste zeehavens ter wereld, Rotterdam, binnen ons grondgebied hebben! De sluiting staat dus op gespannen voet met de doelstelling van de EVOA-richtlijn: het zoveel mogelijk in eigen land verwerken van gevaarlijk afval. Heropening van de draaitrommelovens levert Nederland de capaciteit op om zelf het allergevaarlijkste chemische afval te verwerken. Giframpen door onzorgvuldig afvaltransport kunnen dan voorkomen worden. Gecombineerd met een afgifteplicht van slops voor schepen kan de draaitrommelovens rampen als met de Probo Koala in augustus 2006 voorkomen.

Er is in het kader van dit onderzoek niet nagegaan in welke Europese havens wel of niet sprake is van verwerkingcapaciteit. Maar als een van de grootste zeehavens ter wereld die al niet meer heeft, verwacht de SP niet dat het in andere havens beter gesteld is met verwerking van giftige ladingresten van zeeschepen. Het volgende gifschandaal zal niet lang op zich laten wachten als er geen maatregelen worden genomen waarmee in alle EU zeehavens een afgifteplicht komt voor alle slops aan boord.

7. Ondanks nabijheidprincipe juist minder zelfvoorzienend

Het 'nabijheidprincipe', zoals omschreven in EVOA, gaat ervan uit dat 'de Gemeenschap als geheel zelfverzorgend op het gebied van afvalverwijdering en verwerking zou moeten zijn, en de lidstaten afzonderlijk naar dit doel kunnen streven,' komt niet tot nauwelijks tot stand. Weliswaar is het nogal omfloerst beschreven door te stellen dat afzonderlijke lidstaten naar zelfverwerking kunnen streven. Toch is het duidelijk dat het streven naar zelfvoorziening in verwerking van afvalstoffen, en daarmee het voorkomen van export, tenminste op grond van de verordening niet moet worden tegengegaan, maar moet worden bevorderd.

Ook in overweging 8 van de Richtlijn staat nog eens duidelijk: 'Het is eveneens van belang rekening te houden met het voorschrift van artikel 4, lid 2, onder d), van het Verdrag van Bazel, dat overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen tot een minimum moet worden beperkt zodat een milieuhygiënisch verantwoord en efficiënt beheer van dergelijke afvalstoffen mogelijk is.' Ook hiervan komt weinig terecht in de praktijk.

Zoals omschreven in de EVOA, is export naar landen buiten de Europese Unie ongewenst. Dat geldt zelfs voor het transporteren van afvalstoffen, en niet alleen de gevaarlijke afvalstoffen, binnen de Europese Unie. Echter in de praktijk is het tegendeel het geval. Nederland heeft bijvoorbeeld zijn grenzen per 1 januari 2007 opengesteld voor brandbaar afval. Op de vraag of dit in overeenstemming is met de EVOA-verordening antwoordde staatssecretaris Van Geel tijdens een jongstleden gehouden Algemeen Overleg met de Tweede Kamer: 'dat indien Nederland zich aan de doelstellingen van het nabijheidbeginsel en zelfverwerking zou houden, dit zou betekenen dat er dan van open grenzen geen sprake zou zijn'.

Van een verantwoorde (wat betreft milieuhygiëne en arbeidsomstandigheden) verwerking van gevaarlijke afvalstoffen als loodaccu's is feitelijk al geen sprake. Hetzelfde geldt, zoals we zagen, voor 'niet-gevaarlijke' afvalstoffen als kabelresten.

Flinke toename afvaltransporten

Hoewel de EVOA lovenswaardige doelstellingen heeft, worden deze in de praktijk niet bereikt. Lidstaten en de Europese Unie als geheel zouden moeten streven naar zelfvoorzienendheid in afvalverwerking. Het tegendeel is echter het geval: de export van afval vanuit Nederland en Europa neemt explosief toe. Vanaf 1998 verzevenvoudigde de jaarlijkse export van afval in Nederland tot 4,3 miljoen kiloton in 2004. Nederland importeert overigens ook afval. Sinds 1 januari 2007 zijn de grenzen open voor Duits huisvuil. Duitsland heeft net als Nederland een capaciteitsgebrek van vuilverbrandingsovens, maar in tegenstelling tot Duitsland handhaaft Nederland niet een strikt stortverbod. Een grote toestroom van Duits afval wordt dan ook verwacht, met stijgende afvalverwerkingstarieven voor huishoudelijk afval in Nederland als mogelijk gevolg.

Er zijn nog geen duidelijke cijfers over het totaal aan afvaltransport van afvalstoffen in Europa. De Europese Commissie is bezig met het vergaren van deze cijfers voor een duidelijk overzicht. Wel is al duidelijk dat dergelijke internationale afvaltransporten de afgelopen tien jaar beduidend zijn toegenomen. In de gehele Europese Unie wordt jaarlijks legaal ongeveer 1,3 miljard ton afval verwerkt, maar daarnaast wordt er ook veel geëxporteerd naar derde landen, vooral India en China.

Minder transparant

Een bijkomend probleem van verre transporten is dat de transparantie daardoor vermindert. Bij een onderzoek van de SP op een oudijzerhandel in Balen (België) stuitte we op een praktijkvoorbeeld. Loodaccu's gaan van inzamelpunten in Nederland naar een opslag in Sittard,

Foto's op deze en volgende pagina: Nederlandse loodaccu's met bestemming Spanje



2005





daarna naar Balen, waar ze gebulkt worden om vervolgens op transport gesteld te worden naar Zuid-Spanje voor verwerking.

Het afval verandert hier meerdere malen van eigenaar en gaat verschillende landsgrenzen over. Bij elke nieuwe stap wordt een nieuwe vergunning aangevraagd bij het land waarheen wordt geëxporteerd maar er is geen instantie die hier overzicht over heeft, en bijvoorbeeld controleert of alle afvalstromen op een geschikte plaats terechtkomen en of de documentatie over het gehele traject gelijk blijft. Tussenhandelaren in afval zijn, uit concurrentieoverwegingen, vaak spaarzaam met het geven van informatie over de uiteindelijke bestemming van afval.

Naast gebrek aan transparantie maken de langdurige internationale transporten het een stuk eenvoudiger om fraude te plegen met het afval. In januari 2006 bleek uit een internationaal breed opgezette controle dat eenderde van al het afval dat Nederland en acht andere Europese landen verliet illegaal was. Bij een vergelijkbaar onderzoek een jaar eerder bleek zelfs de helft niet in orde. Kennelijk is de pakkans bij illegale afvaltransporten zo klein dat het bijzonder rendabel is om te sjoemelen. Europese zeehavens blijken in de praktijk vaak doorvoerplaatsen voor illegaal, gevaarlijk afval dat in de derde wereld gedumpt wordt. Buiten de Europese Unie is de controle zeer waarschijnlijk helemaal miniem.

Zoals uit het voorbeeld van Métal Blanc blijkt is er daarnaast een probleem met de controle op verwerkingslocaties. Als het plaatselijke toezicht niet functioneert, kan het land van herkomst geen enkele actie ondernemen. Binnen de Europese Unie geldt nu eenmaal de regel van wederzijds vertrouwen.



8. Afvalverwerking: het kán wel in Nederland

In Nederland zijn voldoende bedrijven die graag de Nederlandse afvalmarkt bedienen met verwerking van het eigen afval. Een groot deel van de bedrijven is nu veelal gedwongen om afval uit het buitenland te halen om het hier te kunnen verwerken. Andere bedrijven krijgen de verwerkingscapaciteit niet van de grond vanwege allerlei juridische procedures en gebrek aan financiële ondersteuning voor hun innovaties.

Petflesjes: voldoende capaciteit

In Nederland staat een vestiging van een van de grootste verwerkers van plastics. ⁽¹¹⁾ Nederland beschikt daarmee met een verwerkingscapaciteit van 5000 ton over voldoende capaciteit om alle petflesjes van de Nederlandse markt te verwerken. Het ontbreekt hier echter aan een gedegen inzamelstructuur. Er worden nu petflesjes uit Zuid-Europa verwerkt. En zoals al gezegd gaan er duizenden tonnen naar Azië.

Kabelstrippen rendabel in Nederland

Nederland beschikt ook over mogelijkheden alle grondkabelresten te verwerken bij onder andere Berger Recycling.

Daar worden na sortering in voorbrekers de kabels verkleind, waarna het eventueel aanwezige ijzer met magneten wordt verwijderd. Het voorverkleinde materiaal wordt in granulatoren verder verkleind totdat metaal en kunststof gescheiden zijn. Daarna volgt scheiding in metaal en kunststof op een scheidingstafel, waar de materialen met behulp van lucht en beweging worden gefluidiseerd. De gescheiden kunststof bevat nog een klein percentage metaal, dat in de coronascheider wordt verwijderd. Het metaal wordt als secundaire grondstof geleverd aan industriële gebruikers in binnen- en buitenland. De kunststoffen worden verwerkt tot wegmarkeringsproducten, waardoor het totale recyclingspercentage op 98 procent ligt. Het totale verwerkingsproces vindt plaats in batches, waardoor optimale kwaliteits- en productiecontrole mogelijk zijn.

Tot voor enige jaren leverde Berger Recycling nog een tot twee vrachtwagens (ongeveer 23 ton per wagen) per week aan de verwerkers van kunststofresten. Volgens een woordvoerder van Berger Recycling krijgen ze de laatste jaren steeds minder kabelresten aangeboden. Gezien hun verwerkingscapaciteit zouden ze graag veel meer binnenkrijgen. De kabellijn van Berger wordt momenteel nog maar mondjesmaat gebruikt. Berger kan in principe vrijwel alle in Nederland vrijkomende kabelresten verwerken. De mogelijkheden en technieken zijn er. Verwerking bij Berger kost ongeveer € 100,- per ton. Gezien de prijs voor metalen is dat nog steeds rendabel, zowel voor Berger Recycling als voor de leveranciers van kabelresten. Maar de opbrengst is in landen als Pakistan hoger, uitsluitend en alleen vanwege de veel lagere arbeidskosten en minder strenge arbeidshygiënische eisen.

Milieu- en mensvriendelijke loodaccuverwerking

Er is een Nederlands initiatief voor milieu- en mensvriendelijke verwerking van loodaccu's in ontwikkeling. ⁽¹²⁾ Hierbij wordt het zwavelzuur afgetapt waarin loodsulfaat zit opgelost. Dit is chemisch om te zetten in een onoplosbaar zout wat uit het zwavelzuur gehaald kan worden. De doelstelling is om het zwavelzuur geschikt te maken voor hergebruik. Van de droge accucel wordt de kunststof deksel en ander kunststof verwijderd. De aanwezige laag slib bevat lood, loodoxide en loodsulfaat. Dit slib is geschikt als grondstof voor een loodsmelter, het hoeft dus niet gestort te worden.

De bak en deksel bevatten dan aan de binnenzijde nog een waas van loodoxide. Dit waas wordt ook verwijderd en komt uiteindelijk bij het slib terecht. De bak zelf is nu schoon en is geschikt voor hergebruik. Enkele kunststofverwerkende bedrijven hebben al interesse getoond in deze bakken. Zij willen van deze bakken opnieuw granulaat maken dat geschikt is om opnieuw te spuitgieten.

De loodplaten worden gescheiden om verdere chemische en elektrische reacties te voorkomen. Bovendien hebben loodsmelters al aangegeven dat ze de min-plaat (zuiver lood) en de plus-plaat (lood met loodoxide) liever apart aangeleverd hebben.

Dit ziet er veel beter uit dan de accu-‘verwerking’ zoals wij die aantreffen bij Métal Blanc, en andere accuverwerkers. Dergelijke ontwikkelingen dienen dan ook gestimuleerd te worden.

9. Conclusies

De conclusie kan worden getrokken dat de doelstellingen van de wet en regelgeving in de praktijk niet worden waargemaakt.

Het nabijheidsprincipe wordt met voeten getreden. Grote stromen afvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen worden grensoverschrijdend vervoerd, vaak naar de goedkoopste 'oplossing' of verwerkingsmogelijkheid.

Ondanks de duidelijke doelstelling van de EVOA, dat lidstaten op het gebied van afvalverwijdering als geheel zelfverzorgend worden, blijkt dit niet het geval te zijn. Evenmin zien we afzonderlijke lidstaten hun best doen zelfvoorzienend te worden in de verwerking van hun afvalstoffen. Sterker nog, er is eerder een tegenovergestelde tendens.

Afvalstromen gaan in grote hoeveelheid grensoverschrijdend door Europa en naar derde landen. Dat dit geen controleerbare en milieuhygiënisch verantwoorde ontwikkeling is, blijkt uit eerdere handhavingsacties. Van de doelstelling van de EVOA-verordening dat het toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen een lidstaat 'aan minimumcriteria moeten voldoen, zodat een hoog niveau van bescherming van het milieu en de volksgezondheid wordt gewaarborgd' komt dus gezien de duidelijk moeilijk te controleren afvaltransporten ook weinig terecht.

Vrijwel alle afvalstoffen, waarop de SP dit onderzoek richtte, kunnen zonder probleem in vrijwel alle lidstaten in eigen land verwerkt worden. Uit voornamelijk financiële en handelsoverwegingen van afvalinzamelaars zoeken zij voor ingezamelde afvalstoffen, waar ook ter wereld, een lucratieve afzetmarkt. Gezien onze ervaring met de verwerking van loodaccu's, is het zo dat

zelfs gecontroleerde export binnen de Europese Unie geen garantie biedt voor de bescherming van het milieu en de volksgezondheid.

Wij zijn ons ervan bewust dat het probleem van illegale afvalstromen nooit geheel op te lossen is, maar de huidige praktijk moedigt illegale en onnodige transporten eerder aan dan dat het ze tegengaat. Vandaar in het volgende hoofdstuk enkele suggesties om dit groeiende probleem in te perken.



10. Aanbevelingen

1 - Aantonen dat exporterende lidstaat afval niet zelf kan verwerken

De SP stelt voor dat er bij de uitvoering van de EVOA-verordening, bij het afgeven van exportbeschikkingen, vanuit moet worden gegaan dat verwerking in de lidstaat of zo nabij mogelijk plaatsvindt. Uitsluitend economische overwegingen moeten geen argument meer vormen voor export naar andere lidstaten of derde landen. De naleving van de doelstellingen van de EVOA zouden het beste tot uitdrukking komen als elke lidstaat de verplichting krijgt aan te tonen dat verwerking in eigen land milieutechnisch niet mogelijk is, voordat een exportbeschikking kan worden afgegeven. Indien er op dat moment nog geen verwerkingsinstallaties of bedrijven bestaan die de afvalstoffen effectief en milieuhygiënisch verantwoord kunnen verwerken, zullen lidstaten moeten aantonen welke stappen er op afzienbare termijn genomen zullen worden om wél zelfverzorgend te worden.

2 - Lidstaten zelf verantwoordelijk en zelf controleren

Exporterende landen zullen zelf verantwoordelijk moeten worden voor een hoog niveau van bescherming van het milieu en de volksgezondheid bij de verwerking van hun afvalstoffen. Ook als de verwerking op basis van een EVOA-exportbeschikking in andere landen mag plaatsvinden. Volgens het nabijheidsprincipe kan export immers soms logisch zijn.

Exporterende landen kunnen hun verantwoordelijkheid alleen nemen als handhavingsambtenaren van deze landen in een derde land of ander lidstaat vrij zijn om controles uit te oefenen op de milieuhygiëne en het effect op de volksgezondheid. Het bedrijf dat het afval veroorzaakt of verzamelt is er in principe verantwoordelijk voor dat dit getransporteerd en uiteindelijk verwerkt wordt op een wijze die overeenkomt met de wetgeving van het land waar het afval vandaan komt, óók als de verwerking uiteindelijk op grondgebied van een ander land plaatsvindt. De lidstaat van herkomst dient er op toe te kunnen zien dat het bedrijf ook aan deze normen blijft voldoen. Het land van herkomst en het afval-afgevend bedrijf blijven dus een

verantwoordelijkheid houden over het gehele vervoer en verwerkingstraject van het afval. Tussenhandel moet verboden worden.

3 - Streef naar weinig transport

Uitgaande van het nabijheidbeginsel zal een onderzoek moeten plaatsvinden naar soorten en hoeveelheden afvalstoffen per regio. Vervolgens moet er op basis van Europese samenwerking naar gestreefd worden om op korte termijn recycling- en verwerkingsinstallaties daar te vestigen waar het aanbod van afvalstoffen het hoogst is, nu en in de toekomst. Bij het bepalen van wat milieuverantwoorde verwerking van afvalstoffen is, moet ook de milieubelasting als gevolg van transport (inclusief de belasting van de omgeving en het landschap bij uitbreiding van infrastructuur) worden meegerekend. Voorkomen moet worden dat slechtere arbeidsomstandigheden of milieunormen bij afvalverwerking een drijfveer worden om afval nodeloos over lange afstanden te transporteren.

4 - Richt een Europees registratiebureau op

De oprichting van een centraal Europees registratiebureau voor afvaltransport en -verwerking, met behoud van nationale handhaving, is noodzakelijk voor de zichtbaarheid van de verschillende afvalstromen binnen de Europese Unie en naar daarbuiten. Dit bureau zou de volgende taken moeten hebben:

- het verzamelen van alle gegevens over afgegeven vergunningen voor internationale afvaltransporten in alle lidstaten, zodat het mogelijk is de afvalstromen door verschillende landen te 'volgen', en zo te controleren of zij wel op een juiste bestemming komen. Deze informatie dient tevens openbaar beschikbaar te zijn
- het op verzoek van lidstaten aanleveren van informatie over bepaalde afvalstromen
- het verzamelen van gegevens van overtredingen die geconstateerd worden bij grootschalige afvalcontroles
- het publiceren van openbare zwarte lijsten van afvaltransporteurs of -verwerkers die meerdere malen zijn betrapt op het illegaal verwerken of vervoeren van afval.

5 - Voer inname- en afgifteplicht in

In de EVOA-richtlijn moet worden opgenomen dat er in alle Europese havens een inname- en afgifteplicht geldt voor zeeschepen van alle aanwezige giftige ladinggebonden scheepsafval (slops). Hiervoor zullen havens van lidstaten over verwerkingscapaciteit van deze gifstoffen moeten beschikken. Door het garanderen van verwerkingscapaciteiten én het opleggen van een absolute verplichting tot afgifte van alle afvalstoffen, inclusief slops, voor schepen kunnen in de toekomst rampen als met het gifschip Probo Koala worden voorkomen.

6 - Eén autoriteit en één regeling in de haven

Er dient in een haven slechts één autoriteit voor de handhaving en controle op naleving door schepen ingesteld te worden. Daarbij zal het noodzakelijk zijn de regels die 'aan de wal' van kracht zijn te bundelen met regels die 'op het water' van kracht zijn.

Het verdient aanbeveling daartoe alle regels, die nu verspreid zijn over meerdere nationale en internationale regels, in een 'regeling afgifteplicht scheepsafvalstoffen en slops' samen te vatten.

7 - Herhaal handhavingsacties

Aanbevolen wordt de handhavingsacties binnen de Europese Unie in Europees verband jaarlijks te herhalen volgens een gestructureerde aanpak waarbij controles en bevoegdheden in alle landen volgens dezelfde protocollen verlopen. Naast controles op afvalzendingen staat daarbij ook het uitwisselen van informatie en ervaringen centraal.

8 - Overweeg heropening draaitrommeloven

Er zal een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld moeten worden om inzicht te krijgen in de haalbaarheid van heropening van de draaitrommeloven bij AVR in Rotterdam. In de analyse moet de totale milieubalans, inclusief de milieunadelen van afvaltransport, worden meegewogen.

9 - PE en pvc op de rode lijst

In de EVOA-verordening moeten PE en pvc als 'gevaarlijk afval' aan de rode lijst toegevoegd worden. Immers, bij verbranding van deze materialen is de vorming van dioxinen juist de aanleiding om zeer strenge verbrandingsnormen toe te passen, waarbij hoogwaardige technologie noodzakelijk is. Om dioxinevervuiling in derde landen te voorkomen is de aanduiding gevaarlijk afval op zijn plaats.

Eindnoten

(1) “When the world’s largest container ship docked in Britain shortly before Christmas, its vast cargo of goods, from bingo sets to bras, epitomised the scale of imports from China. But when the MS Emma Maersk, dubbed “SS Santa”, set sail on its return journey to Yantian, few noticed it was laden with Britain’s fastest-growing export to China: waste. Lianjiao, a remote Chinese village in the booming southern province of Guangdong, is a long way for a plastic bag to travel; but it is where almost all British supermarket carrier bags end up. And the foil-lined crisp packets. And the triangular hard plastic packaging for your bacon, lettuce and tomato sandwiches from a top high-street chain. Because China is rapidly becoming Britain’s biggest rubbish dump”.

(2) Informatie van het bedrijf

(3) Brief van ‘ASSOC.PROTECTION DEFENSE DE L’ENVIRONNEMENT DE BOURG FIDELLE’.

(4) Bron: Steunpunt Milieu en gezondheid. Ellen Peeters Medisch milieukundig medewerker GGD Rotterdam en omstreken.

(5) Bron: EVOA-beschikkingen van CenterNovem

(6) Informatie werknemer FMM

(7) De Gentenaar, maart 2007; BEERSE – Bijna driehonderd vrouwen en kinderen uit Vlimmeren en Beerse-Den Hout worden onderworpen aan een kleinschalig cadmium- en loodonderzoek. Via bloedanalyses zal nagegaan worden of ze verhoogde concentraties van beide metalen in hun lichaam hebben opgenomen. In de kanaalzone van Beerse zijn al meer dan honderd jaar non-ferrobedrijven zoals Campine of Metallo Chimique aan het werk. In het verleden zijn er in de buurt metingen uitgevoerd en werden hogere cadmium- en loodwaarden geregistreerd. Zo was er vele jaren stofuitstoot. De bewoners rond de bedrijven hebben al meermaals geklaagd en hun bezorgdheid geuit.

(8) antwoorden op Kamervragen door de parlementair advocaat

(9) In richtlijn 2000/59/EG van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen staat overweging 13 ‘Lozingen van scheepsafval op zee kunnen worden teruggedrongen door alle schepen te verplichten vóór vertrek uit de haven bij de havenontvangstvoorzieningen af te geven; om de belangen van een vlot zeevervoer met de bescherming van het milieu te verzoenen, moeten uitzonderingen op dit vereiste mogelijk zijn rekening houdend met het voorhanden zijn van voldoende aparte opslagcapaciteit

aan boord, afgiftemogelijkheden in een andere haven zonder risico lozen op zee en overeenkomstig het internationale vastgestelde bijzondere afgiftevoorschriften.’

(10) WET VOORKOMING VERONTREINIGING DOOR SCHEPEN (Wvvs)

Artikel 12d

1. De kapitein van een schip dat een haven aandoet waar overwegend gelegenheid wordt geboden voor het aanleggen,

afmeren of afgemeerd houden van zeegaande pleziervaartuigen en die niet is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, geeft voor vertrek van het schip al het scheepsafval af bij de daartoe bestemde voorziening.

2. In afwijking van het eerste lid kan de kapitein van afgifte afzien, indien aan boord van het schip voldoende afzonderlijke

opslagcapaciteit beschikbaar is voor al het scheepsafval dat reeds aan boord is en nog tijdens de voorgeno-
men reis van het schip zal ontstaan.

3. Dit artikel is ook van toepassing op buitenlandse schepen.

(11) Wellman Plastics

(12) De initiatiefnemers voor een dergelijke accuverwerking willen nog niet genoemd worden



Vijverhofstraat 65, 3032 SC Rotterdam

