

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

26 mei 2009

HOORZITTING

over de controle op de export van illegale afvalstromen naar ontwikkelingslanden

VERSLAG

**namens de Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid
en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed
uitgebracht door de heer Rudi Daems**

Samenstelling van de commissie:

Voorzitter: de heer Patrick Lachaert.

Vaste leden:

de heren Pieter Huybrechts, Leo Pieters, Stefaan Sintobin,
mevrouw Marleen Van den Eynde, de heer Frans Wymeersch;
de heer Lode Ceysens, de dames Tinne Rombouts, Joke
Schauvliege, de heer Jan Verfaillie;
de heren Karlos Callens, Patrick De Klerck, Patrick
Lachaert;
de heren Jos Bex, Bart Martens, André Van Nieuwkerke.

Plaatsvervangers:

mevrouw Agnes Bruyninckx, de heren Felix Strackx, Wim
Van Dijck, mevrouw Gerda Van Steenberge, N.;
de heren Jos De Meyer, Erik Matthijs, Frans Peeters, Johan
Sauwens;
de dames Stern Demeulenaere, Hilde Eeckhout, Dominique
Guns;
de heren Ludo Sannen, Joris Vandenbroucke, Jo Vermeulen.

Toegevoegde leden:

de heer Rudi Daems;
de heer Jan Peumans.

INHOUD

Blz.

Hoorzitting met:

I. Afdeling Milieuinspectie van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)	4
1. Inleidende uiteenzetting	4
2. Vragen en opmerkingen van de leden	6
II. Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen.....	10
1. Inleidende uiteenzetting	10
2. Vragen en opmerkingen van de leden	12
III. Administratie der Douane en Accijnzen	13
1. Inleidende uiteenzetting	13
2. Vragen en opmerkingen van de leden	16
IV. Federale Leefmilieu-inspectie.....	20
V. Gerechtelijke Politie, dienst Leefmilieu	21

BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie van de afdeling Milieu-inspectie van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)	25
Bijlage 2: Presentatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	31
Bijlage 3: Presentatie van de Gerechtelijke Politie, dienst Leefmilieu	45

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Leefmilieu en Natuur, Landbouw, Visserij en Plattelandsbeleid en Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed hield op 23 april 2009 een hoorzitting over de controle op de export van illegale afvalstromen naar ontwikkelingslanden. Er werden vertegenwoordigers gehoord van de afdeling Milieu-inspectie van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE), het Havenbedrijf Antwerpen, de Administratie der Douane en Accijnzen, de federale Leefmilieu-inspectie en de federale Gerechtelijke Politie, dienst Leefmilieu.

Op 19 maart 2009 besprak de commissie reeds een voorstel van resolutie van de heren Rudi Daems, Erik Matthijs, Bart Martens, Patrick Lachaert, Jan Peumans en Dirk De Cock betreffende de export van illegale afvalstromen naar ontwikkelingslanden. Dit voorstel van resolutie werd op 30 april 2009 aangenomen door de plenaire vergadering (*Parl. St. VI. Parl. 2008-09, nr. 2176/5*).

I. AFDELING MILIEU-INSPECTIE VAN HET DEPARTEMENT LEEFMILIEU, NATUUR EN ENERGIE (LNE)

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: we starten de hoorzitting met de heer Palmans van onze eigen Vlaamse milieu-inspectie. Nadien komen het Havenbedrijf Antwerpen en diverse federale diensten aan bod.

1. Inleidende uiteenzetting

Handhaving op de uitvoer van afval in de havens

De heer Bart Palmans, afdeling Milieu-inspectie van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE): Mijnheer de voorzitter, geachte commissieleden, ik vertegenwoordig de afdeling Milieu-inspectie, maar wij zijn niet de enigen die in de haven controleren. Ook de federale leefmilieu-inspectie, de douane en de federale politie voeren controles uit op de haven- en wegtransporten. Die controles gebeuren al sinds het midden van de jaren negentig, sinds het van kracht worden van de verordening 259/93/EEG of de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA).

De samenwerking op het terrein is er al sinds de jaren negentig. Sinds vorig jaar bestaat er ook het project ‘Afvalfraude Antwerpen’, dat kadert in het Arrondissementeel Actieplan (AAP). Dit project is opgestart

onder impuls van het parket van Antwerpen en het verenigt onder andere de vier instanties die hier vandaag vertegenwoordigd zijn en die regelmatig controles doen in de zeehavens. Het project is eigenlijk een invulling van het nationaal veiligheidsplan.

Activiteiten van de afdeling Milieu-inspectie

Wat doet de afdeling Milieu-inspectie? Per jaar plannen we ongeveer twintig havencontroles. Dat betekent dat we samen met de federale leefmilieu-inspectie, de douane en de politie op de kaaïen gaan. We selecteren containers, openen ze en blokkeren ze. Dat zijn zichtbare acties, die ook het meest in de media komen. Daarnaast plannen we ook regelmatige controles bij traders en bij opslagplaatsen. Dat is dus hogerop in de keten, op plaatsen waar het afval in de containers wordt gestopt. Dit zijn de actieve controles die we elk jaar plannen.

De laatste jaren wordt het belang van reactieve controles groter. Dat betekent dat we verder gaan op vaststellingen van andere entiteiten. We krijgen meer en meer meldingen van de douane en van de politie. Wij gaan verder op vaststellingen die we zelf doen, tijdens andere controles van de milieu-inspectie en die we verder afhandelen als het gaat over de uitvoer van afvalstoffen uit het Vlaamse Gewest. Onze inspecties kunt u nalezen in het Milieu-inspectieplan.

De specifieke meerwaarde van de milieu-inspectie is dat we niet alleen kaaïcontroles doen – we gaan niet alleen op de kaaïen containers openen en blokkeren –, maar dat we ook verder gaan. We sturen containers terug als ze volgens ons verdacht zijn. We laten ze leeghalen en nemen eventueel monsters die we laten analyseren. Wat ook heel belangrijk is, is dat we nagaan of wat we vaststellen, een onderdeel is van een grootschalige fraude of een toevallige vergissing. Dat moeten we altijd voor ogen houden in onze processen-verbaal (pv's). Die pv's worden overgemaakt aan het parket, dat het verder gerechtelijk afhandelt.

We kunnen ook bestuurlijke maatregelen nemen. Ik denk dan vooral aan maatregelen ten aanzien van de bedrijven of de opslagplaatsen waar het afval in de containers verdwijnt.

Als we bij specifieke acties gericht op de uitvoer van afvalstoffen een overtreding tegenkomen – en wij controleren ook andere aspecten van de milieuwetgeving zoals het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) – dan kunnen we daar op verder bouwen.

Wat wordt er juist gecontroleerd? Er wordt enorm veel verscheept via de havens van Antwerpen en Zeebrugge. We onderscheiden een aantal zeer specifieke stromen. U hebt in de reportage op Canvas één van de stromen gezien, namelijk het elektronisch afval en de tweedehandsvoertuigen die naar Afrika verdwijnen. Dit is heel specifiek omdat die sector wordt verdeeld onder duizenden afvaltoeristen en enkele grote expeditiebedrijven. Die goederen worden allemaal aangegeven als tweedehands, dus niet als afval.

Een andere heel belangrijke stroom is die naar Azië. Daarbij gaat het meer om recycleerbaar materiaal: papier, kunststof, metaal en ook elektronisch afval. Het is meestal afkomstig van een beperkter aantal bedrijven, reguliere afvalverwerkende bedrijven in Europa en in Vlaanderen. Het wordt vooral naar Azië en het Midden-Oosten verscheept om te worden gerecycleerd.

Niet al het afval is afkomstig uit Vlaanderen. Een groot deel is afkomstig uit omliggende landen, zelfs uit Noord-Amerika, en gaat via transshipment over Antwerpen naar de rest van de wereld.

Het grootste probleem voor ons is de selectie van verdachte containers. Het gaat over tienduizenden van de miljoenen containers die jaarlijks via Antwerpen en Zeebrugge worden verscheept. Wij moeten er die containers uithalen die ten eerste afval bevatten en ten tweede verdacht zijn. Ze moeten bijvoorbeeld niet toegelaten zijn of afkomstig zijn van bedrijven waarvan we weten dat ze regelmatig illegaal afval verscheppen. Nu baseren wij ons voor de inhoud op papieren douane-aangiften en op de lijsten die we krijgen van de scheepsagenten. Het probleem is dat er achterpoortjes zijn. Als ik afval wil verscheppen en ik wil onder de controles uitkomen, dan ga ik te laat een aangifte bij de douane doen, dan vermeld ik goederen die niet in de container zitten of dan plaats ik tussenagenten tussen mij en de douane zodat de werkelijke identiteit van de verscheper onbekend wordt.

Dat is een groot probleem. We vermoeden dat het probleem nog groter kan worden met het elektronisch aangiftesysteem. Op dit ogenblik zijn er nog papieren formulieren waarop we kunnen controleren. De vraag is of we aan het eind van 2009 nog altijd op deze manier kunnen controleren.

We zijn dus vragende partij om toegang te krijgen tot het elektronisch douanesysteem. Wij hopen ook dat we in dat douanesysteem die bedrijven en omschrijvingen van afvalstoffen kunnen terugvinden die ons moeten toelaten om containers te selecteren die ver-

dacht zijn. We willen meewerken met de douane om risicoprofielen op te stellen. Het beste zou zijn dat verdachte partijen, partijen die zelfs op papier niet worden toegelaten, door dit elektronisch systeem automatisch worden tegengehouden.

Een andere oplossing waar wij zelf meer aandacht aan willen besteden, is meer controles stroomopwaarts doen. In plaats van te blijven wachten tot de containers in de haven zijn, moeten we meer gaan kijken op de plaatsen waar het afval in die containers verdwijnt.

Om het probleem van die vele containers en de moeizame selectie te verbeteren, denken wij in de eerste plaats aan een betere samenwerking met diegenen die op het terrein aan het controleren zijn. Er zijn een aantal instanties die bevoegdheden hebben om te mogen controleren. Op dit moment is er al samenwerking, maar die is nog niet zo goed dat we de selectie kunnen richten op verdachte containers. Er is het samenwerkingsakkoord dat al sinds 1994 bestaat (samenwerkingsakkoord van 26 oktober 1994 betreffende de coördinatie van het beleid inzake in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen). Het is een samenwerkingsakkoord tussen de gewesten, de Belgische staat, de politie en de douane. In dat akkoord is in een coördinatiegroep voorzien die de controles op het terrein zou moeten stroomlijnen. Tot op dit moment is die coördinatiegroep dode letter gebleven. De stroomlijning gebeurt ad hoc. We willen met de heronderhandeling van het samenwerkingsakkoord een centrale rol voor de coördinatiegroep met duidelijke taken. We denken onder meer aan het opstellen van een jaarlijks inspectieplan waarin staat welke afvalstromen moeten worden geïnspecteerd. Er moet ook een gegarandeerde ondersteuning van de eerste lijnsdiensten komen, de douane en de politie, want zij hebben de meeste mensen op het terrein. Ze zien ook de meeste transporten op papier of effectief passeren. Volgens ons moeten ze een goede ondersteuning krijgen door opleiding en door handhavingsmateriaal waarmee ze gepast kunnen reageren op wat er op het terrein passeert.

Er is ook een betere samenwerking nodig met de parketten. Op dit moment werken we samen met het parket van Antwerpen en Dendermonde in het project Afvalfraude Antwerpen. We vinden dit een goede manier van werken. Uiteindelijk willen we hetzelfde als wat de parketten willen. We willen kwaliteitsvolle processen-verbaal aanleveren, goede dossiers waarmee de parketten echt kunnen vervolgen.

Er is ook een internationaal luik. Er is het Europees netwerk IMPEL-TFS (Implementation and Enforcement of Environmental Law - Transfrontier Shipments of Waste) dat bestaat sinds de jaren negentig. Dit is een netwerk van handhavers die zich specifiek richten op deze materie. België en ook Vlaanderen worden sinds de oprichting erkend als een van de partners die expertise hebben, vooral in havencontroles. Voor ons is het IMPEL-TFS-netwerk belangrijk om juridisch-technische en operationele informatie te krijgen. Deze band mogen we zeker niet doorknippen. We willen hiermee blijven verder werken.

Een mogelijke oplossing om iets aan de illegale afvalstromen te doen, is om meer stroomopwaarts te gaan controleren. We moeten niet blijven wachten tot er in de haven een lading voorbijkomt, maar we moeten gaan controleren op de plaatsen waar er containers worden geladen.

Ten slotte mogen we ook niet vergeten dat overheden en beheersorganismen zoals Recupel beter zouden moeten sensibiliseren, om te zorgen dat afvalstoffen volgens het wettelijk toegelaten verwerkingssysteem in Vlaanderen worden verwerkt.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Erik Matthijs: Mijnheer Palmans, ik dank u voor uw duidelijke uiteenzetting. Ik ga akkoord met uw standpunt over stroomopwaartse controles en over de sensibilisering door de beheersorganisaties.

U zei dat u als LNE samenwerkt met de federale milieu-inspectie, met de douane en de federale politie. Doet de lokale politie ook controles?

U zei ook dat de coördinatiegroep niet functioneert. Volgens mij is het nodig dat er één instantie coördineert. Mijn vraag is wie dat moet doen. Het parket? Of moet het de federale milieu-inspectie zijn? Er moet iemand centraal aansturen. Ik zou graag uw mening kennen over wie dat moet doen.

De heer Bart Palmans: De lokale politie doet ook controles. Wij werken mee aan de controles langs de openbare weg.

Wie moet de coördinatie doen? Op dit moment zijn er nog geen onderhandelingen gevoerd. Die onderhandelingen moeten nog starten. Het inhoudelijke reglement van die coördinatiegroep zou dan ook moeten worden opgesteld. Op dit moment heeft de federale leefmilieu-inspectie de meeste mensen op het terrein.

Zij hebben mensen die specifiek en continu haven- en transportcontroles doen. De kracht van de Vlaamse milieu-inspectie ligt meer in het controleren bij inrichtingen. Wij doen wel degelijk havencontroles, maar de controle achteraf, bij inrichtingen, is belangrijker. Ik denk dat die afweging moet worden gemaakt. Kan de Vlaamse of de federale inspectie beter aansturen? Moet er een beurtrol komen? Is het misschien het parket dat een leidende rol moet nemen?

De heer Rudi Daems: Ik dank u voor uw korte maar duidelijke uiteenzetting. Mijnheer de voorzitter, ik dank u ook voor de organisatie van deze hoorzitting.

Het feit dat er een regionaal actieplan Afvalfraude bestaat, is positief. Ik kan het ook alleen maar toejuichen dat u meer stroomopwaarts gaat controleren.

Ik denk dat er een belangrijke bottleneck is voor wat er in de haven van Antwerpen via uitvoer of doorvoer vertrekt. Het is belangrijk om de capaciteiten van de bevoegde Vlaamse en federale inspectiediensten en van de scheepvaartpolitie te verhogen. Hoe groot is uw slagkracht, uitgedrukt in voltijdsequivalenten (vte), voor het opvolgen van deze stroom, en dit zowel ambtelijk als op inrichtingsniveau voor de haven van Antwerpen en misschien ook wel van Zeebrugge? Hoeveel mensen zijn er effectief aan de slag?

U zegt dat u ook regelmatig containers opent en zelfs verbaliseert en terugstuurt. Kunt u dit in cijfers uitdrukken, bijvoorbeeld voor de laatste jaren?

Een van de pijnpunten die u terecht aanhaalt, is dat vooral de 'freeriders' als ik ze zo mag noemen, gebruikmaken van de techniek om geen aangifte te doen, te laat aangifte te doen of aangifte te doen in het weekend wanneer de diensten gesloten zijn. Hebt u op een of andere manier een greep op dit soort van trafieken? Ik kan veronderstellen dat net dit soort van trafieken de meest verdachte en de meest gevaarlijke zijn. Dit is een van de grote pijnpunten.

Zowel de Confederatie van de Belgische Recuperatie (COBEREC), de Federatie van Bedrijven voor Milieubeheer (FEBEM) als het bedrijf Apparec, waar ik onlangs op bezoek was, zegt een vrij goede greep te hebben op de ingezamelde gemiddelde hoeveelheid van acht kilogram afgedankte elektrische en elektronische apparaten (AEEA) per inwoner per jaar. In Vlaanderen is er een totale productie van 20 tot 21 kilogram per inwoner per jaar. Acht kilogram daarvan wordt via de geijkte kanalen ingezameld. Een deel van de overblijvende apparaten blijft

gewoon staan in de keuken, op de zolder, in de garage of in de studentenkamer. Maar we zijn er zeker van dat een deel terechtkomt bij de schroothandel en bij een aantal andere traders die afval vervoeren naar Afrika. Hebt u een zicht op die stroom die in het zwarte circuit terechtkomt?

Ik heb nog een vraag die ook aan de douane en de federale milieu-inspectie kan worden gesteld. Het is van groot belang dat de informatie die elke dienst heeft, goed wordt uitgewisseld. De douane bijvoorbeeld heeft een elektronische aangiftebank. Is het zo dat de Vlaamse milieu-inspectie vlot toegang heeft tot deze informatie? En omgekeerd weet ik ook dat de milieu-inspectie een lijst heeft van potentiële verdachte bedrijven die met dit soort van trafieken bezig zijn waar de federale milieu-inspectie en de scheepvaartpolitie graag inzage zouden in hebben. Wordt die informatie uitgewisseld of niet? Wat is daar dan de reden voor?

De heer Bart Palmans: Wij hebben een team van vijf mensen die verdeeld zijn over de vijf buitendiensten. Ze zijn gespecialiseerd in deze wetgeving. Ze zouden dus alle vragen moeten kunnen beantwoorden en alle problemen met betrekking tot illegale uitvoer moeten kunnen aanpakken. Die vijf personen komen niet overeen met vijf vte's. Het gaat om ongeveer drie vte's die werkelijk bezig zijn met de in- en uitvoer van afvalstoffen. De meesten zijn geconcentreerd in de haven van Antwerpen, op de linker- en de rechteroever.

Het blokkeren van containers is maar een klein gedeelte van het werk. Ik heb geen cijfers bij over hoeveel tijd er wordt gestoken in het selecteren en blokkeren van containers. Het grootste deel van de vte's wordt ingevuld met controles bij traders en inzamelaars en bij het afhandelen van dossiers van illegale transporten.

U vroeg hoeveel containers er jaarlijks worden geëxporteerd en teruggestuurd. Die cijfers heb ik niet bij, maar die staan in ons antwoord op de vragen om uitleg die twee maanden geleden werden gesteld (*Hand. Vl. Parl.* 2008-09, nr. C133). In 2008 hadden we ongeveer 40 illegale partijen die al dan niet werden teruggestuurd. Als ze uit een naburig land komen, worden ze teruggestuurd naar het land van herkomst. Als het gaat om Vlaamse uitvoer uit een Vlaamse haven, dan sturen we niet altijd terug naar de plaats van lading. Als we bijvoorbeeld vaststellen dat een bestemming in China niet is toegelaten, dan geven we de exporteur de kans om een andere bestemming voor te stellen, die we dan ook weer zullen checken met bijvoorbeeld de Chinese autoriteiten. Het is niet zo dat elke vast-

stelling met een terugzending gepaard gaat. Normaal moet wel elke vaststelling van een illegaal transport met een pv gepaard gaan.

U vraagt of wij vat hebben op de freeriders. De freeriders zijn inderdaad zij die te laat aangifte en/of te weinig aangiftes doen. Er bestaan controletechnieken voor. Wij kunnen vergelijken met wat wordt aangegeven bij de scheepsagenten. Ze hebben boekingslijsten van alles wat er in één container zou moeten zitten. Aan de andere kant zijn er de douane-aangiftes. Als we die vergelijken en we maken het verschil, dan zien we dus de containers die geen aangifte hebben gedaan maar die al wel de dag voor de verscheping op de kade staan. We kunnen er de containers uitpikken die volgens de scheepsagent afval zouden moeten bevatten. Ze zijn dan automatisch verdacht. Dit zijn acties die veel tijd vragen. We doen ze dus niet zomaar elke dag. We doen er zo enkele op een jaar. Vorige maand was er zo'n actie en in mei 2009 komt er nog zo een. Er bestaan dus technieken voor, maar ze vragen meer tijd.

Hoeveel komt er volgens ons in het zwarte circuit terecht? Er is het legale circuit met het Recupelsysteem, Apparec enzovoort. Sommige stromen worden in Vlaanderen verwerkt, andere worden uitgevoerd. We hebben er een vrij goed zicht op omdat we er al lang mee bezig zijn. We kennen de sector, we kennen de spelers. We weten dat, als er een nieuwe speler opduikt, we die extra in de gaten moeten houden. Die sector kennen we dus vrij goed.

Ik heb geen cijfers over de hoeveelheid die er uiteindelijk in het zwarte circuit terechtkomt. Misschien heeft de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) die wel.

U vraagt zich af of wij informatie uitwisselen. Ik heb enkele jaren geleden nog voor OVAM gewerkt. In die tijd werden er lijsten bijgehouden van bedrijven die van nabij moesten worden opgevolgd. Die werden uitgewisseld met politie en douane. Op dit moment zijn die lijsten er niet. Ze kunnen er wel komen als dit wordt afgesproken in een samenwerkingsakkoord. Er wordt momenteel vooral ad hoc samengewerkt. Als wij bijvoorbeeld in het project Afvalfraude vaststellen dat er een bedrijf regelmatig illegale transporten uitvoert, dan wordt het aangestipt als target en wordt het verder opgevolgd door de federale gerechtelijke politie. Driemaandelijks signaleren wij aan de centrale dienst voor informatie van de gerechtelijke politie en stellen wij een aantal targets voor die van nabij moeten worden opgevolgd. Op die manier gebeurt er wel een uitwisseling van informatie.

De heer Bart Martens: U heeft getoond dat het vooral gaat om tweedehandsvoertuigen en tweedehands elektrotoestellen die naar Afrika en Azië worden verstuurd. Hoe onderscheidt u tweedehands van afgedankte apparaten? Ik dacht dat er voor wagens een regel wordt gehanteerd. Als die twee jaar niet meer is ingeschreven, dan wordt hij als wrak beschouwd. Maar hoe doe je dat voor elektrische toestellen? Dat lijkt me toch bijzonder moeilijk. Hoe onderscheidt u tweedehandsstromen van echte afvalstromen die enkel en alleen omwille van het strippen van waardevolle materialen naar het buitenland worden geëxporteerd?

De heer Bart Palmans: Het onderscheid tussen tweedehands en afval wordt altijd ad hoc gemaakt. Elke case wordt afzonderlijk behandeld. We maken gebruik van de ‘correspondents guideline’. De EVOA-verordening voorziet in correspondenten. Dat zijn afgevaardigden van de lidstaten die afspraken maken over praktische problemen met de uitvoering van die verordening. Ze hebben eerst en vooral een guideline uitgewerkt om het onderscheid te maken tussen afval en tweedehands elektronica. Die guideline is twee jaar geleden goedgekeurd door de correspondenten. Ze wordt door ons toegepast op het terrein. Ze zegt onder meer dat apparaten die in slechte staat zijn, waar geen laadlijst bij is, die niet verpakt zijn of niet beschermd zijn tegen schade tijdens het transport, die geen testcertificaat hebben enzovoort, afval zijn. Het is een hele strenge lijst, die we ook gebruiken als we containers tegenhouden. Monitoren die bijvoorbeeld los in een container worden geladen, beschouwen wij als afval.

De heer Jan Peumans: U spreekt, wanneer u het hebt over samenwerking met de parketten, over kwaliteitsvolle pv’s als basis voor vervolging. Hoe staat het met het vervolgingsbeleid? Is er een terugkoppeling? U kunt wel heel kwaliteitsvolle pv’s maken, maar die moeten ook nog worden gebruikt.

De heer Bart Palmans: Ik durf hier niet voor de parketten te spreken, maar ik denk dat er de laatste jaren weinig terugkoppeling is geweest over effectief vervolgde pv’s en over de straffen die werden uitgesproken. Het parket van Antwerpen heeft dit project opgestart om een aantal grote vissen binnen te halen, zoals het zelf zegt. Het heeft nu wel degelijk gezegd dat het pv’s wil vervolgen en dat het dossiers wil krijgen waarop het effectief kan vervolgen. Het is bijvoorbeeld heel moeilijk om te vervolgen op basis van een proces-verbaal ten aanzien van een Afrikaan die intussen al lang terug in Afrika zit. We hebben vastgesteld dat er in die container goederen zaten die niet

mochten worden verscheept, maar we konden enkel de naam en het gsm-nummer van die persoon geven. In het verleden hebben we ons daartoe soms beperkt. Dan kan ik goed begrijpen dat een parket moeilijk kan vervolgen. Wij moeten in onze pv’s kunnen aantonen welke persoon of expediteur het illegale transport heeft mogelijk gemaakt. Dan kan het parket op die dossiers verder werken.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer Palmans, ik dank u voor de uiteenzetting. De hoorzitting is er gekomen omdat de indruk werd gecreëerd dat de Antwerpse haven in het algemeen verantwoordelijk was voor de illegale transporten. Uit de uiteenzetting blijkt duidelijk dat er verschillende partners zijn en niet enkel het havenbedrijf verantwoordelijk is. Uiteindelijk is de taak van de haven het exporteren en importeren van goederen. Men kan moeilijk een havenbedrijf verantwoordelijk stellen voor illegale transporten.

U spreekt over een samenwerkingsakkoord. Daar zijn verschillende partners in betrokken. Wanneer een partner zijn taak niet invult, dan ontstaat direct een grote maas in het net. Zo is er onder meer al gesteld dat bijvoorbeeld de douane haar taak niet degelijk zou invullen. Hoe ervaren jullie dat? Is er een afspraak over wie welke taak opneemt in het samenwerkingsakkoord? U zegt wel dat het nog niet echt werkt zoals het hoort. Wat zijn volgens u de hiaten?

De heer Bart Palmans: De samenwerking op het terrein gebeurt tot nu toe ad hoc. Bij het project rond afvalfraude in Antwerpen zijn er een aantal douanediensten van Antwerpen betrokken. Op die manier is er binnen de douanediensten meer aandacht gekomen. Zij hebben ook een aantal verbindingsambtenaren die binnen het project werden opgeleid. Ze hebben er wel degelijk meer aandacht voor gekregen. Ik heb de cijfers niet bij, maar het aantal meldingen door de douane is het laatste jaar enorm toegenomen. We krijgen hoe langer hoe meer een inbreng van de douane van goede dossiers waar wij op kunnen verder gaan.

In het samenwerkingsakkoord is nog niet onderhandeld welke de rol zal zijn van de douane en de inspectiediensten. Volgens ons zou er een afspraak moeten komen waarbij de douane vooral eerstelijns toezicht zou doen. Zij ziet de partijen passeren, op papier of in een elektronisch systeem. Wij hebben de expertise om verder te gaan met moeilijke dossiers. In dergelijke zaken moet veel tijd worden gestoken en wij kunnen in die tijd voorzien en willen die dossiers ook afhandelen.

De heer Rudi Daems: Ik wil nog even terugkomen op uw antwoord op de vraag van de heer Martens. U zegt dat u vrij strikt de guidelines volgt bij het maken van een onderscheid tussen tweedehandsgoederen en afval. Dat wil bijvoorbeeld zeggen dat de toestellen verpakt moeten zijn en dat er een certificaat moet zijn. Als die richtlijnen heel strikt worden gevolgd, dan denk ik dat heel veel van de stromen van containers met tweedehandsgoederen, meer dan de helft, daar niet aan voldoet. Vorig jaar hebt u veertig trafieken tegengehouden. Gaat u systematisch meer trafieken tegenhouden, wetende dat duizenden afvalcontainers vertrekken met het label 'second hand'? Er zullen er nog heel wat door de mazen van het net vallen.

Ik heb een vraag aan de OVAM. Er is een andere administratieve richtlijn die zegt dat er voor bepaalde trafieken naar bepaalde risicolanden een voor- en een namelding moet gebeuren. Ik stel vast dat de voormeldingen nog altijd relatief beperkt zijn en de nameldingen nagenoeg onbestaande zijn. Moeten we niet wat korter op de bal spelen en zeggen dat bedrijven die deze richtlijnen niet respecteren en geen ambtelijke goedkeuring van de OVAM hebben, in de toekomst dergelijke goederen niet meer mogen exporteren?

De heer Bart Palmans: Het is inderdaad onmogelijk om de guidelines toe te passen op de duizenden containers met tweedehandsgoederen die via Antwerpen worden geëxporteerd. De laatste jaren hebben we vooral op Azië gecontroleerd. Het is heel moeilijk om op haventerrein te controleren. We trekken een container open en zien een muur van koelkasten. Zo zijn er duizenden. Het controleren van die specifieke stroom van tweedehandsgoederen naar Afrika op de kaaien is heel moeilijk.

Het liefst sturen wij de containers terug naar de plaats van lading om ze daar te openen. Dan kunnen we mankracht eisen van de verscheper om de container uit te laden. Dan hebben we natuurlijk nog maar één container aangepakt. Als we zien dat die laadplaats systematisch wordt gebruikt om koelkasten in auto's, vrachtwagens of containers te steken, leert ons de ervaring dat die meestal niet vergund zijn. Als men daar enkele tonnen heeft staan, heeft men een klasse 1-vergunning nodig. Op basis daarvan kunnen we bestuurlijke maatregelen nemen tegen de laadplaats van die koelkasten. Voor het aanpakken van die stroom is het niet aangewezen om op de kaaien te blijven controleren, maar hogerop te gaan naar de laadplaatsen.

We zitten ook in het TFS-WEEE-project (Trans-frontier Shipments – Waste Electrical and Electronic Equipment). Dat is bedoeld om een interventiestrategie te ontwikkelen, specifiek voor die stroom. Daarin is besloten dat havencontrole een manier is om te controleren op die specifieke stroom en een ingangspunt om de spelers te leren kennen maar niet noodzakelijk de beste manier om die stroom onder controle te krijgen. De beste manier is hogerop gaan naar inzamelaars en tussentijdse opslagplaatsen.

De heer Patrick De Klerck: Mijnheer Palmans, ik dank u voor de uiteenzetting. U had het over reactieve controles, die steeds belangrijker worden en met een aantal gradaties. Zijn dat anonieme meldingen? Is het duidelijk van waar die meldingen komen?

U hebt een overzicht gegeven van de schakeringen bij de fraude: grootschalige, kleinschalige, vergissingen. Wat zijn daar de resultaten van? Wat is de waarde van tips?

In verband met het afvaltoerisme is een belangrijk percentage transshipment aanwezig. Hebt u een zicht op hoeveel dat bedraagt in het geheel?

Mevrouw Lydia Putseys, OVAM, dienst Selectief Ingezamelde Stromen: De OVAM volgt de voor- en nameldingen inderdaad op. De voormeldingen moeten per transport gebeuren. Men heeft tijd tot drie dagen voor het transport vertrekt. De nameldingen mogen gebeuren tot 180 dagen nadat het transport is toegekomen op de plaats van bestemming. In de praktijk gebeurt de namelding wel degelijk, maar dat kan in tijd enorm variëren, van vrij kort na aankomst tot 180 dagen na aankomst. Soms wordt er om praktische redenen een heleboel transporten in een keer nagemeld.

De nameldingen zijn wel degelijk nodig omdat in veel gevallen afvalstoffen naar het buitenland worden getransporteerd met een bankgarantie om, als er eventueel onderweg problemen opduiken met die transporten, de afvalstoffen terug te laten komen naar de vertrekplaats. Pas wanneer alle nameldingen bij de OVAM zijn toegekomen, worden de bankgaranties gelost. De bedrijven doen dus wel degelijk die nameldingen, maar dat is niet altijd onmiddellijk na aankomst van de afvalstoffen. In het kader van de handhaving en de mogelijkheid om die bedrijven gericht aan te pakken, kan ik zeggen dat de bedrijven er baat bij hebben om die nameldingen correct te laten gebeuren.

Wanneer een bedrijf afval exporteert onder het mom van tweedehandsgoederen, hebben we niets aan voor- of nameldingen, want die zijn er specifiek in het kader van grensoverschrijdende transporten met afvalstoffen waarvoor de kennisgevingsprocedure van toepassing is. Enkel daarvoor zijn er voor- en nameldingen.

Naast die hele procedure van kennisgeving, is er ook een procedure van groenelijstaafvalstoffen waarbij de expediteur gewoon een document invult dat het hele transport vergezelt, maar dat nergens voor- of nagemeld wordt. Er zijn veel meer mogelijkheden om goederen vermomd als groenelijstaafvalstoffen te exporteren¹, terwijl het geen groenelijstaafvalstoffen zijn. Naargelang het land van bestemming, kan de procedure variëren. In het ene land zal een kennisgeving noodzakelijk zijn, in een ander land is een groene lijst voldoende. Als het op papier als tweedehands wordt vermeld, heeft men helemaal geen EVOA-documenten nodig.

De heer Bart Palmans: De heer De Klerck vroeg naar het belang van de tips. We noemen dat geen tips, het zijn wel degelijk meldingen van partners: buitenlandse autoriteiten, douane, politie en de federale leefmilieu-inspectie. Anonieme tips zitten daar zeker niet tussen.

De dossiers van bedrijven die wij aanmerken als echte fraudeurs die proberen het systeem te ontwijken, komen uit die meldingen. Voor bedrijven die worden doorgegeven als target in het kader van het afvalproject in Antwerpen, wordt verhoogde aandacht gevraagd omdat we weten dat ze regelmatig illegaal exporteren. Die komen automatisch terug in de meldingen.

Wat het aandeel transshipment is, kan ik niet zeggen. Dat is een vraag voor de federale leefmilieu-inspectie. Transshipment betreft vrachten die uit andere delen van de wereld komen en die via de kaaien in Antwerpen of Zeebrugge overgeslagen worden op andere schepen en weer vertrekken. Dat is geen Vlaamse bevoegdheid.

II. GEMEENTELIJK HAVENBEDRIJF ANTWERPEN

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: We gaan over naar het Havenbedrijf Antwerpen. De heer Jan Verbist, havenkapitein-commandant, krijgt het woord. Ook de heer Eddy Bruyninckx, gedelegeerd bestuurder, is aanwezig.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb niet alleen het Havenbedrijf Antwerpen uitgenodigd, maar ook vier andere instanties. Het is dus zeker niet de bedoeling de haven van Antwerpen te culpabiliseren.

1. Inleidende uiteenzetting

De heer Jan Verbist, havenkapitein-commandant: Er is al geconcludeerd dat de haven zich vooral bezighoudt met het vervoer van goederen en minder met de goederen zelf. We denken wel te kunnen bijdragen tot betere controles van bepaalde goederenstromen.

Antwerpen is een grote haven, en dat is een van de problemen. Vorig jaar moesten we 190 miljoen ton goederen vervoeren en hebben we 8,6 miljoen containers zien passeren. Dat we betrokken willen zijn, blijkt uit onze missieverklaring, die stelt dat we vooral willen trachten op een duurzame wijze de toegevoegde waarde te optimaliseren en een voortrekkersrol te blijven vervullen inzake duurzame havenontwikkeling.

Hoe doen we dat? We concentreren ons niet op één soort goederen, maar we mikken op alle soorten goederen: containers, stukgoed, projectcargo enzovoort. We focussen vooral op toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De Antwerpse haven heeft een sterk marktaandeel in Afrika: ongeveer 50 percent van alle Europese haventrafiek naar Afrika komt via Antwerpen.

Toezicht en controle

We hebben nagekeken hoeveel controles er gebeuren door bevoegde autoriteiten. België scoort niet slecht.

¹ Groenelijstaafvalstoffen mogen geëxporteerd worden volgens de EVOA-procedure van 'algemene informatieplicht' (cf. artikel 18 van de verordening).

Het totaal aantal inspecties zit net onder Nederland. Bij de fysische inspecties staan we zelfs bovenaan. Hoe de controle gebeurt, werd door de vorige spreker al uitgelegd. Eerst gebeurt een selectie, dan een controle en daarna volgt een vrijgave of verder gevolg.

Wat is de mogelijke rol die het Havenbedrijf daarin kan spelen? Als havenbedrijf zijn we geïnteresseerd in wat er gebeurt in de haven, maar onze kaaitoezichers en dokmeesters zijn vooral gefocust op dingen die we zelf willen weten: havenrechten, havenveiligheid en -beveiliging. Onze mensen worden multifunctioneel ingezet. Het is niet zo dat als ze iets opmerken dat op een ander gebied misloopt, dat wij bepaalde diensten niet zouden verwittigen. Een mogelijke rol van het Havenbedrijf is dat we de taken zouden uitbreiden en de mensen die al ter plekke zijn, zoals kaaitoezichers en dokmeesters, een betere opleiding geven en hen beter aansturen, zodat ze nog alerter kunnen reageren als ze iets opmerken.

We zijn een grote voorstander van samenwerken, waarbij we als voorbeeld de Amerikaanse Homeland Security nemen, waarbij de douane, de grensinspectie en de kustwacht in één netwerk zitten om alles in het oog te houden en aan elkaar te communiceren.

Aantrekken en weren van goederenstromen

Hoe kunnen wij een rol spelen in het aantrekken en het weren van bepaalde goederenstromen? Onze basisrol is het ter beschikking stellen van infrastructuur om goederenoverslag tussen water en land te faciliteren. We treden op als gebiedsbeheerder, en we kennen concessies toe aan goederenbehandelaars en industrie.

Misschien kunnen we de concessievoorwaarden gebruiken om meer voorwaarden op te leggen. De huidige voorwaarden voor onze concessies zijn een aantal key performance-indicatoren die vooral betrekking hebben op zuinig ruimtegebruik, tonnageverplichting enzovoort. We vragen meestal ook om nieuwe trafieken naar Antwerpen aan te trekken. De concessionarissen moeten zich ook aan de wet houden. We zouden het instrument concessies misschien kunnen gebruiken om de mensen te sensibiliseren en te verplichten om ongeregelde zaken te melden. De concessionarissen en ook wij zijn beperkt in de kennis van de ladingen. Er is een verplichting tot aangifte van gevaarlijke ladingen, maar we weten niet altijd wat er in de containers zit.

Wij zijn ook voorstander van een gedragscode en een samenwerking op dat vlak tussen de verschillende havens, waarbij we in overleg met andere havens tot gezamenlijke standpunten kunnen komen in verband

met de trafiek. Noch de haven noch de havengemeenschap zijn gediend met illegale transporten. Het gaat over enkele honderden of misschien duizenden containers, maar in de grote hoop van 8,6 miljoen containers die we jaarlijks verwerken, is dat een peulschil en heeft dat geen impact op onze omzet. Het schaadt zeker ons imago. Eigenlijk willen zowel het Havenbedrijf als de concessionarissen ervan af.

Suggesties voor het beleid

We durven een aantal suggesties doen. Ten eerste willen we duidelijke definities. Wat is het verschil tussen afval en tweedehands? Er bestaan een aantal criteria, maar waar die niet duidelijk zijn, stellen we voor om er een aantal bruikbare Vlaamse of Belgische criteria bij te voegen. We stellen voor om na te gaan wat de juiste definities zijn van uitvoer, doorvoer, invoer gevolgd door uitvoer, directe overslag en nog een aantal andere. Laat ons het allemaal onder een noemer brengen.

We vragen om eenheid te scheppen in de administratieve opvolging. We hebben vandaag te maken met verschillende instanties. Invoer en uitvoer zijn bijvoorbeeld een Vlaamse aangelegenheid, doorvoer is een federale aangelegenheid. We stellen voor dit onder een koepel te centraliseren, het is eender welke.

Wij zijn ook voorstander om al te controleren bij het punt waar de lading wordt gegenereerd, bij de producent in binnen- en buitenland of in de haven bij containerstations waar de container wordt geladen, en daarna te zorgen voor een vlotte logistieke doorstroming.

Vandaag gebeurt handhaving vooral naar aanleiding van een gebeurtenis: er moet iets gebeuren, men moet iets gevonden hebben, er moet een container beginnen te lekken, er moeten een aantal documenten niet in orde zijn. Dan wordt er opgetreden. De vraag is of we onze middelen inzetten op de bedrijven of verladers waarvan we weten dat ze niet in orde zijn. Maak een witte lijst van bedrijven die het goed menen, of een zwarte lijst van de andere, en richt de handhavingspreventie op de bedrijven in die laatste groep.

Wat kan het Havenbedrijf doen?

De havenkapiteindiensten hebben een aantal politieke bevoegdheden. We vonden het jammer dat we niet in het nieuwe Milieuhandhavingsdecreet werden opgenomen. We denken dat men ons vergeten is. Vandaag doen we een controle op meer dan 200.000 zendingen van gevaarlijke goederen. Dat is onze corebusiness. Dat betekent in stukgoed 10 miljoen

ton goederen per jaar. We zouden de controles verder kunnen opdrijven en meer inzetten op afval. We zijn zeker voorstander van een gecoördineerd controle- en handhavingsbeleid en een gecoördineerde personeelsinzet, zoals ook in het voorstel van resolutie wordt vermeld.

Dat wij inspectieautoriteit hebben, blijkt ook uit het Havendecreet. We zouden graag zien dat het Milieuhandhavingsdecreet op het Havendecreet wordt afgestemd.

Wij willen zeker inspanningen doen en daar ook mee naar buiten komen, door onder andere een jaarlijkse rapportering ten aanzien van het parlement en een vermelding ervan in het jaarverslag. Zoals reeds aangehaald zijn wij voorstander van een meer gestructureerde samenwerking met derden. Wij kijken nu al naar milieuaspecten. Op initiatief van het Havenbedrijf is er een maandelijks milieuoverlegmoment met de havengemeenschap en de industrie over wat we kunnen doen voor het milieu. We denken dat de toekomst vooral moet leiden tot samenwerkingsovereenkomsten of protocollen met andere toezichthoudende overheden om zo tot een betere samenwerking te komen.

We vinden dat alle betrokkenen mee het bad in moeten. Diensten die met afval, afvalvervoer en afvalverwerking te maken hebben, moeten zeker worden betrokken.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Rudi Daems: Ik dank u voor de interessante toelichting en voor uw oplossingsgerichte attitude. Zoals u zegt, is het imago van het Antwerpse Havenbedrijf, en van alle havenbedrijven, gebaat bij een meer proactieve aanpak. U toont de bereidheid om nieuwe wegen te bewandelen. Dat is een goede zaak.

De heer Bruyninckx heeft in het verleden het instrument van de concessies ook voorgesteld als een zeer machtig instrument om bedrijven en concessiehouders in een bepaalde richting te duwen. Ik zou willen vragen om een aantal kaai-eigenaars te overtuigen om werk te maken van het instrument van de concessies. Ik heb bij mijn voorbereidend onderzoek veel obstructie en tegenwerking ondervonden bij grote reders als Baco, MSC en Julie Delmas, en dat zijn belangrijke klanten van het Havenbedrijf Antwerpen. Ik geloof dat er nog heel veel nodig zal zijn om hen ervan te overtuigen een soort gedragscode op te stellen.

Ik krijg veel discrete getuigenissen van schippers en transporteurs. Volgens hen staan bepaalde kaaien en nummers bekend. Ik heb de juiste nummers niet meer in mijn hoofd. Ze zeggen: ga naar de 702 bijvoorbeeld, en dan komen Rotterdamse schippers daar toe omdat ze weten dat ze daar vlot binnen geraken en dat de kaai-eigenaars vlot toegang verlenen, zeker in het weekend of 's avonds. We moeten inderdaad proberen om via dat instrument van concessies een aantal zaken open te breken.

Via de douane of via mensen die namens de douane op het terrein werken, krijg ik regelmatig te horen dat zij niet altijd vlot toegang hebben tot bepaalde kaaien. Ze moeten allerlei procedures doorlopen om toegang te krijgen. Ze hebben de zogenaamde Alfapass nodig, geloof ik. Kan de toegang voor de douaniers – dat is het eerstelijnstoezicht – niet worden verbeterd? Daar zit een echte bottleneck. De douaniers komen door de procedures soms te laat of raken ontmoedigd om de kaaimuur effectief op te gaan. Kunnen zij geen vlottere toegang krijgen? Voor inspecteurs is dat een minder groot probleem, meen ik te begrijpen.

Tot slot, ik heb de boodschap goed begrepen wat betreft het Milieuhandhavingsdecreet en wat betreft de toekomstige rol van Recupel. In de volgende legislatuur moet daar werk van worden gemaakt. Dat is een zeer pertinente opmerking.

De heer Jan Verbist: Wat de inzet van middelen betreft, ik denk dat de voorzitter van het Havenbedrijf, de heer Van Peel, ook in de gemeenteraad reeds heeft gezegd dat de haven zeker meer middelen en mensen gaat inzetten voor controles: ten eerste voor gevaarlijk goed, maar ook voor afval.

Wat betreft de concessies moet het mogelijk zijn voorwaarden op te leggen of ten minste toch te sensibiliseren om meer aandacht te schenken aan dat soort trafiek. Niemand is gebaat bij illegale trafieken, we krijgen er alleen een slechte naam door.

De heer Eddy Bruyninckx, gedelegeerd bestuurder Havenbedrijf: Ik kan de uiteenzetting van de heer Verbist alleen maar bevestigen.

Ik wil op de laatste vraag ingaan. Momenteel zitten we zelfs met een incident in de haven. Als gevolg van een door sommigen te rigide geachte toegangscontrole tot de terminals, zijn we nu tot een gerechtelijk geding gekomen. Het zal geen toeval zijn dat het milieuambtenaren waren. Er was een spanning opgetreden tussen het gebruik van de International

Ship and Port Security-code (ISPS-code) en de toegang tot de terminal. De maatregel werd heel rigide doorgevoerd door de toezichters. Iemand die onvoldoende was gelegitimeerd, werd niet tot de terminal toegelaten, maar dat geldt uiteraard nooit voor de douane. Er loopt nu een rechtszaak tussen het bedrijf – het gaat trouwens om een privaat bedrijf – en de milieu-inspectie.

De Europese controles die we tot nu toe kregen inzake de verhoging van toegang voor onbevoegden, kwamen tot de conclusie dat we in Antwerpen de 'best practices' in Europa hebben. We willen daarmee niet beweren dat er geen probleem bestaat. Er is een serieus probleem van drugs-, afval- en andere trafiek. De heer Verbist heeft het al met overtuiging gebracht: we willen op alle mogelijke manieren meewerken. Het imago van onze haven hangt niet af van het aantal ton dat we verplaatsen in dat soort goederen, maar van andere waar toegevoegde waarde en werkgelegenheid aan verbonden is.

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: De heer Daems had het over klachten van de douane inzake de vlotte toegang.

De heer Eddy Bruyninckx: Misschien moet u die vraag aan de douanediens zelf stellen.

De heer Jan Peumans: Ik heb een vraag aan de havenkapitein. U pleit voor eenheid in de administratieve opvolging en u schetst drie mogelijke toekomstbeelden. Ik denk dat alleen het derde toekomstbeeld, de intergewestelijke samenwerking, zal werken in de federale logica. De intergewestelijke samenwerking op het domein Leefmilieu biedt daar goede voorbeelden van. Welk model zou het meest ideale zijn? Ik vind dat vrij fundamenteel voor de opvolging van de trafiek. U maakt daar een terechte opmerking over.

De heer Jan Verbist: Ik heb daar geen mening over. De haven wil dat het centraal gebeurt, dat één instantie zich daarmee bezighoudt, dat het niet verspreid blijft. Verspreiden is een slechte zaak in dit geval.

De heer Jan Peumans: Daarmee is het niet onmiddellijk opgelost.

De heer Jan Verbist: Inderdaad.

III. ADMINISTRATIE DER DOUANE EN ACCIJNZEN

1. Inleidende uiteenzetting

De heer Etienne Vanheusden, directeur Centrale Administratie, Administratie der Douane en Accijnzen: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik ben belast met het controlebeleid van de douane. Ik zal proberen kort uiteen te zetten hoe wij beleidsmatig omgaan met de afvalproblematiek. Daarna zal de heer Van Giel ingaan op enkele praktische aspecten.

Beleid van de douane inzake afvaltransporten

De administratie Douane beschouwt zichzelf een beetje als de 'gatekeeper' van de goederenstromen aan de buitengrens van de Europese Unie. Voor de douane is de buitengrens de Europese Unie. Wij moeten buiten de specifieke douanereglementeringen, die fiscaal en economisch van aard zijn, meewerken aan het correct doen naleven van een dertigtal reglementeringen die geen echte douanereglementeringen zijn. Dan spreken we in de eerste plaats over drugs, namaak, toepassing van de CITES-wetgeving (Convention on International Trade in Endangered Species) enzovoort. De afvalwetgeving is een van die dertig reglementeringen die wij voor andere administraties proberen te doen toepassen.

Het moet duidelijk zijn dat de douane niet aan al die dertig reglementeringen eenzelfde prioriteit kan geven. Bij de jaarlijkse opmaak van onze planning denken wij na over de prioriteitenstelling. De laatste twee jaar hoort de afvalproblematiek telkens bij de prioriteiten van de Administratie der Douane en Accijnzen. Dat is niet alleen zo omdat het een nationale problematiek is, maar ook onder druk van de Werelddouaneorganisatie en de Europese Unie. We worden verplicht om daar veel aandacht aan te schenken.

Ik probeer de problematiek vanuit het standpunt van de Administratie der Douane en Accijnzen te schetsen. Er bestaan twee soorten afvalstoffen. Enerzijds hebben we de legale afvalstoffen, stoffen die als zodanig worden aangegeven bij de douane. Anderzijds hebben we de illegale afvalstoffen.

De legale afvalstoffen worden als zodanig aangegeven en moeten de nodige vergunningen, vervoersdocumenten enzovoort hebben. De taak van de douane beperkt zich daarbij in de meeste gevallen tot het nagaan of alle bescheiden bij de zending aanwezig zijn. Sporadisch doen we een controle op de aard en hoeveelheid van de goederen. Dat kan gebeuren door een visuele inspectie of door scanning. We zetten ons hele arsenaal van controlemiddelen daarop in.

Veel problematischer zijn de illegale afvalstoffen. Die zijn niet als zodanig aangegeven of herkenbaar. Het gaat dan om tweedehandsgoederen of om afvalstoffen die worden aangegeven als legale handelswaar. Hoe gaan we daarmee om? Ik moet weer het onderscheid maken tussen twee soorten. Is de aangifte voor in- of uitvoer gebeurd in België of in een andere lidstaat? Gebeurt de verscheping via België?

Als de goederen aangegeven zijn in België, dan is de Belgische douane verantwoordelijk. Dat wil zeggen dat we moeten proberen de illegale goederenstroom tegen te houden. We hebben op dit ogenblik de capaciteit om ongeveer 1 percent van de uitvoerzendingen, containers en andere zendingen, echt grondig te controleren. Grondig controleren betekent: fysieke verificatie of scanning gevolgd door fysieke verificatie. Het is uiteraard van enorm belang hoe we dat ene percent uit die massale goederenstroom gaan selecteren. Daarom besteden we heel veel aandacht aan risicoanalyse. Die moet ons de criteria aanleveren om te beslissen welke containers we selecteren voor controle en welke niet.

Het werd al aangehaald: die selectie moet zeer snel gebeuren. Ik moet onmiddellijk toegeven dat de automatische selectiesystemen die we op dit moment gebruiken in ons aangifteproces, nog niet voldoen om een hoogwaardige performantie te halen. We werken daaraan, maar om allerlei redenen hebben we dit hoogwaardig systeem nog niet. Dat houdt in dat om de juiste selectie te doen, wij veel initiatief verwachten van onze ambtenaren die de goederen bij wijze van spreken zien voorbijkomen. Ik kom daar nog op terug.

Als de zendingen zijn geselecteerd, voeren wij naar best vermogen onze controles uit. We zitten hier in het domein van de grondige controle. Ons hele arsenaal wordt ingezet: scanning, fysieke verificatie, visuele controle, staalname enzovoort. De controle wordt indien mogelijk uitgevoerd samen met andere rechtshandhavingdiensten, onder meer van het Vlaamse Gewest. Vanaf het moment dat de douane een ernstig vermoeden heeft dat het om afvalstoffen gaat die

onder een andere noemer zijn aangegeven, laten wij de bevoegde autoriteiten van het gewest tussenkomen, en schikken we ons naar hun richtlijnen.

Voor de afvalstoffen die als handelswaar zijn aangegeven in een andere lidstaat en die dan in een Belgische haven verscheept worden, ligt het weer helemaal anders. In principe is de beslissing of het gaat om afvalstoffen of om handelsgoederen dan al genomen door onze collega's in het buitenland. Dan is het een legale handelsstroom die voorbijkomt. A priori hebben we geen reden om die beslissing zomaar van tafel te vegen of in twijfel te trekken. In het kader van onze algemene controlebevoegdheid kunnen we bij het uitgaan van de Europese Unie wel controles doen. Regelmatig en op basis van gerichte selecties zetten wij daar ons controledispositief in: scanning, fysieke verificatie enzovoort. Ik druk erop: in dit geval komen we pas in tweede lijn aan bod. We doen aanvullende controle bij wat in een andere lidstaat al gebeurd is. En nogmaals, in het geval van een ernstig vermoeden van overtreding laten we het gewest tussenkomen.

Ik zei bij het begin van mijn uiteenzetting dat afvalstoffen vorig jaar en dit jaar een prioriteit vormden en vormen voor ons. Hoe brengen we dat in praktijk? We investeren in risicoanalyse die tot de juiste selecties moet leiden. Risicoanalyse houdt ook in verstandig omgaan met risico's. Dat betekent alles wat geen risico inhoudt, proberen op voorhand uit te sluiten. Bijvoorbeeld bonafide bedrijven moeten we niet gaan controleren. Die moeten we proberen te identificeren om ze van controle te kunnen uitsluiten zodat we ons kunnen concentreren op de onbekende of onbetrouwbare.

Ten tweede hebben we geïnvesteerd in de opleiding van onze mensen. De opleiding dient om onze beampten te sensibiliseren en de knowhow te geven om te oordelen of iets handelswaar of afvalstof is.

We staan volledig open en werken actief samen met andere handhavingdiensten, zowel met de Belgische als met de regionale. We werken samen met de lidstaten.

Tot slot hebben we geprobeerd om met de bevrachters in de Antwerpse haven goede contacten te onderhouden om de noodzakelijke informatie te krijgen die ons moet toelaten de juiste selecties te doen.

We willen ook samenwerken op het vlak van controle. We gaan daarbij uit van het standpunt dat we niet zozeer moeten samenwerken als wel naar onze com-

plementariteit moeten zoeken. Wat kan de douane het beste doen? Wat kunnen de andere diensten doen? Iedereen moet zijn taken vervullen. Allemaal samen moeten we de ketting van de strijd tegen afvalstoffen in stand houden en zelfs verbeteren.

Dat is ons beleid, ik zeg het nogmaals: afval is slechts een van de vele stromen, en zeker niet de gemakkelijkste. De heer Van Giel zal de praktijk belichten.

Praktische aspecten

De heer Michaël Van Giel, gewestelijk directeur Douane en Accijnzen Antwerpen: We moeten inderdaad een onderscheid maken tussen het kantoor van uitvoer en dat van uitgang. In 80 à 90 percent van de afvaltransporten die via Antwerpen – hoofdzakelijk naar Afrika – vertrekken, is Antwerpen het kantoor van uitgang. Het kantoor van uitvoer is meestal in een van de omliggende landen zoals Duitsland, Frankrijk, Nederland, Verenigd Koninkrijk, maar het kan ook een Belgisch kantoor zijn. We hebben in België artikel 161.5 van het communautair Douanewetboek, dat zeer strikt wordt toegepast en dat bepaalt dat de uitvoerder zijn goederen moet aangeven op het kantoor van uitvoer dat zo dicht mogelijk bij zijn vestiging ligt. Dat kantoor van uitvoer is in eerste instantie verantwoordelijk voor de controle op de uitvoer van de goederen.

Niettegenstaande het voorgaande doen wij in Antwerpen een zeer ver doorgevoerde risicoanalyse op de uitgang van de goederen. Het is niet omdat we niet in eerste instantie bevoegd zijn, dat we geen controle doen. Integendeel, de douaniers van Antwerpen mogen fier zijn. Verschillende van onze ambtenaren zijn ontzettend gemotiveerd om de illegale afvalstromen tegen te gaan, alhoewel dat niet blijkt uit het voorstel van resolutie dat ik gelezen heb.

De risicoanalyse doen we op basis van de UGD-documenten (uitvoergerelateerde documenten). Dat zijn de douanedocumenten bij uitgang. Ze worden via het PLDA-systeem (PaperLess Douane en Accijnzen) en het ECS-systeem (Export Control System) elektronisch, maar ook op papier aangeleverd. Dan is er ook nog de informatie die we krijgen van de scheepsagenten en de goederenbehandelaars. Samen met hen bekijken we die documenten.

Al de zendingen die voor ons op een of andere manier verdacht of gevoelig zijn, sturen we naar de scanner om op zoek te gaan naar gevaarlijke koelvloeistoffen (ckf en R12). Er wordt heel veel gescand op dit moment, vooral aan de kaaien 420. Daar is ook de reportage op Canvas gestart. Daar staan op

dit moment nog altijd een twintigtal geblokkeerde containers die moeten worden teruggestuurd. Het zijn allemaal containers uit de buurlanden, geen enkele van een Vlaams bedrijf. We hebben samen met de milieu-inspectiediensten vastgesteld dat er gevaarlijke stoffen aanwezig zijn. Ze moeten terug naar het land van verzending. Naar aanleiding van die vaststellingen hebben we bezoek gekregen van de Duitse milieudiensten die de zaak hebben onderzocht.

Hoe komt het toch dat er zo weinig controle op uitvoer is? Het antwoord is zeer eenvoudig. Voor de uitvoer wordt heel veel gebruikgemaakt van de domiciliëeringsprocedure. Die laat toe dat men aangifte doet van op het bedrijf. Daartoe wordt een vergunning verleend op basis van het communautair Douanewetboek. Die bedrijven worden geaudit volgens de Europese regels. Daarbij gaat het enkel om fiscale en organisatorische aspecten en niet om veiligheid en beveiliging.

Het systeem van domiciliëeringsprocedure is in Duitsland algemeen, er is bijna geen controle meer bij uitvoer, tenzij ter plaatse bij de bedrijven zelf. Die zijn allemaal geaudit en krijgen daarop groen licht, maar dat geldt alleen voor fiscale aspecten en de zogenaamde 'compliance'.

Een antwoord daarop is de AEO-certificatie (AEO staat voor authorised economic operator), die ook de aspecten veiligheid en beveiliging omvat, en die stilaan op gang komt. Dat element zouden we in de toekomst in ons risicoprofiel kunnen opnemen. Bedrijven die niet AEO-gecertificeerd zijn op veiligheid en beveiliging, zouden dan niet op de witte lijst komen maar op de te controleren lijst.

We proberen de samenwerking tussen alle diensten te optimaliseren. De samenwerking met de parketten van Dendermonde en Antwerpen, de scheepvaartpolitie, de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en de milieu-inspectie is zeer intensief. Men moet er rekening mee houden dat wij alleen maar een stopfunctie hebben. Van het moment dat wij verdere stappen hebben, kunnen we informatie doorgeven. We zijn afhankelijk van andere instanties of daar al dan niet gevolg aan wordt gegeven. Wij kunnen de containers niet blijvend blokkeren. We kunnen ze zelfs geen dagen laten staan, al gebeurt dat in de praktijk soms wel. We hebben daar niet de wettelijke bevoegdheid voor. De enige wettelijke bevoegdheid die we hebben, is om het laden tegen te houden en een controle aan te kondigen van hetzij Leefmilieu hetzij OVAM. Wij moeten vaststellen dat er daar iets hapert. Er is een tekortkoming: we hebben veel meer gevoelige zendingen dan dat er zendingen worden gecontroleerd.

Op internationaal vlak hebben we een heel goede samenwerking met de andere lidstaten. We hebben regelmatig vergaderingen, onder andere in het RALFH-overleg (Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Felixstowe en Hamburg). Daar hebben zich nu nog andere havens bij aangesloten, zoals Bilbao, Leixous en Stuttin. De informatie van andere havens geven we door via een RIF-systeem (Risk Information File System). We krijgen regelmatig van de Nederlandse en Duitse collega's informatie om nog te controleren als er iets verdachts doorgeglip is. Dat gebeurt ook in omgekeerde richting.

Het probleem zijn inderdaad de transshipments uit derde landen. Daar hebben wij op dit ogenblik geen enkele informatie over. De informatie die in het systeem van de sommiere aangifte zit, is op dit ogenblik te beperkt om aan een degelijke risicoanalyse te doen. We proberen er toch wel iets aan te doen door op basis van de manifesten te werken, maar dit blijft beperkt. Er zal een oplossing voor komen eenmaal op 1 januari 2011 het Import Control System (ICS) van Europa in voege is, waarbij veel meer informatie moet worden aangegeven in de sommiere aangifte, zowel bij invoer als bij transshipment.

Internationaal werken we dus samen met Nederland. Dat gebeurde toevallig verleden maand nog, we hebben samen met de Nederlandse collega een enige contactpersoon benoemd, een 'single person of contact' (SPOC), voor de afvalmaterie. Ook in Antwerpen hebben we een vijftal mensen die zijn opgeleid via de doelgroepen en die heel de afvalproblematiek op de voet proberen te volgen.

Ik heb nog een paar puntjes op te merken in verband met het voorstel van resolutie dat u heeft gemaakt. Daarin staat onder meer dat goederen in Antwerpen aan boord zouden gaan zonder dat er documenten aanwezig zijn, terwijl dat in andere havens niet het geval is. Ik spreek dit ten stelligste tegen. Dat was wel nog het geval drie jaar geleden, maar dat was het gevolg van een maatregel die een tiental jaar geleden werd genomen wegens een duidelijk gebrek aan personeel. Ongeveer drie jaar geleden zijn we ermee begonnen om samen met de goederenbehandelaar, met Alfaport en met werkgroepen te bekijken hoe we de situatie konden omdraaien. Ik kan nu verzekeren dat voor 99 percent van de zendingen die aan boord gaan, een document aanwezig is. Er is een heel goede samenwerking met de goederenbehandelaar. Het is juist dat sommige bedrijven helemaal op het laatste moment hun documenten komen binnenbrengen en dat bemoeilijkt onze risicoanalyse. Dat klopt dus, maar daaraan kunnen wij echt niets doen. Dat

zal ook veranderen eens de Europese reglementering bepaalt dat de informatie er 24 uur op voorhand moet zijn. Op dit ogenblik hebben we echter nog geen wettelijke bevoegdheid om dit te eisen.

Het is wel zo dat de controlemogelijkheid waarover we op dit ogenblik beschikken, vooral op papieren gegevens is gebaseerd. Wij van de douane zijn er ons toch wel een beetje van bewust dat het elektronisch maken van het systeem voor ons problemen creëert. Eens enkel nog het MRN-nummer (Movement Reference Number) en de elektronische aanmelding van de goederen nodig zullen zijn, beschikken wij niet langer over papieren documenten. Dan moeten we dus elke keer weer in het systeem gaan zoeken, wat niet zo eenvoudig is als gewoon eventjes de papieren doornemen. Dit werd trouwens vorige week besproken in de werkgroep met de parketten. Ook de ambtenaren van de federale leefmilieu-inspectie stelt zich vragen over de manier waarover ze in de toekomst over de informatie zullen kunnen beschikken die bij ons beschikbaar is.

Een ander punt betreft de moeilijkheden die de ambtenaren ondervinden om bij de terminals te komen. Ook dit is een ietwat overdreven probleem, het geldt slechts voor enkele ambtenaren. Ik wil erop wijzen dat de meeste van onze ambtenaren reeds over een Alfapass beschikken, die passen werden afgeleverd door de goederenbehandelaars zelf. Het is nog nooit voorgevallen dat een bevoegde ambtenaar de toegang tot een terminal werd verboden. Ze moeten zich wel houden aan de ISPS-regels, met andere woorden: ze moeten wel worden geregistreerd, terwijl met een Alfapass de registratie automatisch kan.

2. Vragen en opmerkingen van de leden

De heer Rudi Daems: Ik dank de heren van de Douane voor hun interessante toelichting. Ik durf misschien eerst een politieke conclusie te maken: ik meen toch dat minister Reynders – of zijn opvolger – nog wat werk heeft.

U had het over het probleem van de domiciliëring. Ik denk inderdaad aan het elektronisch doorgeven en beschikbaar hebben van de aangifteformulieren, eventueel aan het verhogen van de capaciteit van de douane om containers langer dan eventjes op de kaai te houden en misschien ook aan de scanning. U stelt dat er nu intensief gescand wordt, maar ik heb onlangs nog gelezen dat de heer Deseyn in de Kamer een vraag heeft gesteld aan minister Reynders over het feit dat een aantal scanners niet operationeel

waren omdat de Regie der Gebouwen geen toegang wou verlenen of geen gebouw ter beschikking wou stellen. Er staan daar dus scanners die niet worden gebruikt. Dat kan niet. Alle middelen, en zeker dure middelen, moeten voor 100 percent worden ingezet.

Ik wil het vooral over de kern van het probleem hebben. U haalt terecht aan dat transshipment een probleem is. Dat is ook de reden waarom Antwerpen voor een stuk een aanzuigeffect heeft, zeker in vergelijking met Rotterdam, dat ik het beste ken. Ik meen dat we niet moeten wachten tot 2011, tot de nieuwe Europese richtlijn in voege is, om een aantal van de middelen te gebruiken om de transshipments beter te controleren. Ik heb ook contact gehad met de Nederlandse autoriteiten en daar zegt men heel simpel: “Voor ons komt er geen container op de boot die bij het verladen niet over een document beschikt.” Dat is, naar ik meen – maar u kunt me tegenspreken – vrij uniek. Als we dat soort systeem invoeren, dan sluit daarmee onmiddellijk de poort voor een aantal verdachte stromen.

Want wat hebben we gezien in de trafiek die ik naar Ghana heb gevolgd? Een heel goed en hardwerkende inspecteur – hij werkte trouwens ook in het weekend – moest vaststellen dat er een aantal verdachte containers op de boot stonden waarvan de papieren inderdaad pas op zaterdagavond in de bus werden gestoken. Die inspecteur kon niets meer doen omdat de containers al op de boot stonden. In Ghana is er geen controle, daar gebeurt niets. We moeten proberen om deze poort te sluiten door te zeggen: “De containers komen niet op het schip als we bij het verladen niet beschikken over de documenten, punt uit.” Dat zou al een heel belangrijke hefboom zijn bij het controleren van dergelijke zendingen.

Ik wou nog even een ander punt aanhalen. Ik begrijp dat er een soort afspraak bestaat tussen de inspecteurs en de douanediens ten, waarbij u een container die u als verdacht beschrijft, drie dagen op de kade houdt. Gebeurt het heel vaak dat de inspecteurs, de gewestelijke of de federale, binnen die drie dagen niet aanwezig zijn en dat met andere woorden die containers vooralsnog, na die drie dagen, op de boot gaan, ook al zijn ze verdacht?

De heer Michaël Van Giel: Ja, dat gebeurt heel regelmatig en dat is inderdaad een probleem. Op dit ogenblik is de situatie in Antwerpen zo dat een inspecteur me deze week heeft gemeld dat de mensen van Leefmilieu hebben gevraagd om gedurende drie weken geen inlichtingen door te geven omdat er geen personeel beschikbaar is.

Ik wil even terugkomen op de opmerking over de scanners en de regie der gebouwen. Het gaat over twee zaken. Ten eerste: scanning is één zaak, maar we moeten de container ook tot bij de scanner krijgen. Er werd een studie uitgevoerd, onder andere door de Universiteit Antwerpen, in verband met de congestie van het vervoer in Antwerpen. We stellen vast dat het transport vooral gedurende een aantal uren van de dag gebeurt: 's morgens een tweetal uren, rond de middag een drietal uren en 's avonds een tweetal uren. Dat betekent dat we een groot deel van onze tijd geen aanvoer hebben van containers en dat er op andere momenten sprake is van congestie. 's Avonds tussen drie uur en vijf uur staan de transporteurs aan te schuiven en kan het een uur duren eer ze de scanner kunnen passeren, terwijl er tussen één en drie uur geen scanning is.

Er was verder inderdaad een probleem tussen de Regie der Gebouwen en het Havenbedrijf Antwerpen in verband met het in gebruik stellen van de grensinspectiepost op Linkeroever, waar ook een dubbele scanlijn is geïnstalleerd die klaar is om te worden geoperationaliseerd. Wij konden er niet bij omdat we het terrein niet op mochten. Dat probleem schijnt ondertussen opgelost te zijn, er schijnt een akkoord te zijn met de Regie der Gebouwen, het moet alleen nog door de ministerraad worden goedgekeurd. Wij hopen tegen 1 september op de grensinspectiepost te kunnen.

In verband met de transshipments moet er een onderscheid worden gemaakt tussen twee soorten transshipments. De havenkapitein wees er al terecht op dat we altijd het juiste jargon moeten gebruiken. Wanneer ik het heb over transshipments, dan gebruik ik het jargon van de douane. Transshipment is van derde landen naar derde landen. Een overslag van een lichter naar een boot, is voor ons geen transshipment. Een transshipment betreft dus goederen die uit een derde land komen, bijvoorbeeld van een boot uit de Verenigde Staten die op een andere boot naar Afrika gaan. Dat is voor ons een transshipment.

In het geval van Rotterdam, zitten we weer met een technisch probleem in verband met het Export Control System (ECS), want die container heeft als kantoor van uitvoer Rotterdam en ook als kantoor van uitgang Rotterdam. Dat gebeurt omdat de container is aangeleverd op de containerterminal in Rotterdam, maar daar heeft de rederij op een bepaald moment beslist dat de boot niet in Rotterdam komt, maar in Antwerpen of in Zeebrugge en dus wordt de container overgebracht. Het Europese ECS-systeem heeft daarin niet voorzien en daardoor kan men technisch

het kantoor van uitgang niet wijzigen. Wij hebben met andere woorden een systeem moeten uitwerken met de Nederlanders om de Exit Confirmation of 'uitgang bevestiging' manueel door te sturen. Wij krijgen er dus wel de gegevens van, maar ook achteraf. Dat is inderdaad een groot probleem en het is feitelijk Europa dat aan de basis ervan ligt. Hopelijk zal dit bij de volgende bijsturing van het ECS-systeem worden opgelost.

U stelt dat er in Rotterdam geen enkele container aan boord gaat zonder documenten. Dat is juist omdat in Rotterdam elke containerterminal het systeem van ruimte voor tijdelijke opslag heeft. Het betreft een douaneprocedure, maar iedereen is vrij om die aan te vragen. In Antwerpen bestaat dit niet, daar kennen we vooral het systeem van tijdelijke opslag onder douanetoezicht. Dat betekent dat voor de goederen aankomen, de goederenbehandelaar zelf een voorraadadministratie moet bijhouden en de douanestatus van de goederen moet bepalen. Ze zijn dus inderdaad op de hoogte van het feit of er al dan niet een document is, dat is een heel juiste opmerking.

Een probleem dat zich ook stelt in het Antwerpse, is dat we in 1993 – toen men plots de helft van de douaneambtenaren op pensioen heeft gestuurd of naar andere diensten heeft overgeheveld – niet meer in staat waren om de papierenstroom te volgen. Men heeft toen beslist om het baliesysteem in het leven te roepen waarbij bepaalde private bedrijven, op dat ogenblik vooral expediteurs, maar nu de goederenbehandelaars, de ontvangst en de registratie van de documenten hebben overgenomen. We zijn dat weer aan het afbouwen. Het zou tegen het einde van het jaar volledig verdwenen moeten zijn, want het is een systeem dat eigenlijk niet kan, maar dat toen werd opgelegd.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik zou willen samenvatten dat u voor een groot deel toegeeft dat de illegale afvalexport niet altijd of niet goed kan worden onderschept. U kunt slechts 1 percent controleren. Buitenlands afval wordt niet in vraag gesteld, en wat het risicoanalysesysteem betreft, stelt de ene spreker dat het systeem ontoereikend is en de andere spreker dat er een heel goed doorgevoerde risicoanalyse is. De risicoanalyse wordt uitgevoerd, maar is ontoereikend. Hoe wilt u dat bijsturen? Is er een timing? U vertelt dat u vijf personeelsleden hebt die daar in de Antwerpse haven mee bezig zijn. Is deze personeelscapaciteit voldoende om de problematiek op te volgen?

Ik heb begrepen dat u binnenkort een overleg heeft over de samenwerkingsstructuur. Kreeg de douane al een belangrijke taak toegewezen? Weet u al wat uw verantwoordelijkheid is bij het bieden van een oplossing aan het probleem binnen de samenwerkingsstructuur?

U hebt een aantal problemen met buurlanden aangehaald en u had het ook over de Duitse wetgeving aangaande export. In het verleden hebben we al gemerkt dat bijvoorbeeld textielafval, ook via een andere weg dan via de haven, heel makkelijk de grens over geraakt, gewoon door er 'textiel' op te schrijven en 'afval' achterwege te laten. Het moet dan hier maar worden verwerkt. Er is nog heel wat werk aan de winkel. Is dit een taak voor Europa of is er een overlegorgaan tussen beide landen om een oplossing aan dit probleem te bieden?

De heer Etienne Vanheusden: Ik zal proberen om eerst te antwoorden op uw vragen die betrekking hebben op wat ik het risicobeheer noem. U sprak van risicoanalyse, maar eigenlijk moeten we het hebben over het risicobeheer, want dat betreft het beheren van risico's. We moeten ervan uitgaan dat er een hele serie risico's bestaan bij grensoverschrijdend verkeer. De vraag is hoe we daarmee omgaan.

Eén oplossing zou zijn om 100 percent controles uit te voeren op alles wat men in- en uitvoert. In dat geval hebben we geen risico's meer, maar dan ligt de handel stil, gewoonweg omdat wij dat nog niet aankunnen. We moeten dus verstandig omgaan met de risico's. We schatten dat onze controlecapaciteit op 1 percent ligt. De discussies over de vraag of dat percentage hoger of lager moet, zijn eigenlijk oeverloos. Wat van belang is, is dat we de controlecapaciteit die we hebben, zo optimaal mogelijk inzetten en daarvoor moeten we leren omgaan met de risico's.

Hoe doen we dat nu? Ik heb al vermeld dat we enerzijds een selectie doen en anderzijds een risicoanalyse. Ik ga even op de technische aspecten in. Risicoanalyse is eigenlijk het bestuderen van de risico's en hoe we die kunnen herkennen. We spreken dan over het identificeren van de risico's en over het bepalen van de criteria die ons in staat stellen om het risico te herkennen als het zich voordoet. Dat is waar het team in Antwerpen, dat bestaat uit die vijf mensen, continu mee bezig is. Ze denken in verband met de illegale afvalstromen na over de risico's: waar zitten ze, welke zijn de indicatoren, hoe kunnen we ze herkennen? Dat is het eerste luik.

Als we dat gedaan hebben, dan zijn we klaar om actie te ondernemen. Als we de indicatoren hebben geïdentificeerd, dan moeten we ze ook kunnen toepassen en daar zitten we nog met een probleem. Dan begint de selectie. We moeten dus proberen om de juiste selecties te maken binnen onze douaneaangiften of binnen de aangiften die we van andere lidstaten doorkrijgen. In de toekomst zullen we onze selecties moeten maken in het kader van het ECS, waarbij we op voorhand informatie krijgen. Aangezien al die informatie geïnformatiseerd is en in de computer zit, zou het ideaal zijn om onze selectiecriteria in de computer te stoppen zodat die eruit haalt wat er op basis van onze criteria moet worden gecontroleerd. Dat is waar we naartoe willen.

Wat ik daarstraks heb vermeld, is dat het selectiesysteem dat we op dit ogenblik hebben, niet performant genoeg is om er gericht uit te halen wat we eruit zouden willen halen. We hebben goede criteria en we hebben goed geïdentificeerd wat we willen selecteren: welke bestemmingen, welke exporteurs, welke goederencodes en dergelijke en zelfs welke tijdstippen van uitvoer, maar we krijgen dat met het huidige systeem niet gerealiseerd.

Hoe doen we het dan wel? Ik heb daarstraks al uiteengezet dat we daar mankracht voor moeten inzetten. Eigenlijk moeten we elke individuele ambtenaar die in de haven van Antwerpen werkt, bewust maken van het probleem zodat wanneer hij een aangifte ziet, hij die criteria kan toepassen.

Waarom hebben we op dit ogenblik nog geen goed selectiesysteem? Dat komt doordat in het kader van de informatisering van de Federale Overheidsdienst Financiën, de aankoop van het performante selectiesysteem vertraging heeft opgelopen. Wij zijn het performante systeem op dit ogenblik aan het installeren, we gaan ervan uit dat het tegen het einde van 2009 zal werken en dat we vanaf begin volgend jaar werkelijk die selecties kunnen maken die we willen maken.

Dat wil niet zeggen dat we op dit ogenblik bij de pakken blijven zitten. Bij de ontwikkeling van ons systeem dat elektronische aangiften beheert, PaperLess Douane en Accijnzen (PLDA), implementeren we al een systeem om betere selecties te maken in afwachting van het meer uitgebreide systeem dat we tegen het einde van het jaar zullen hebben. Daarnaast hebben we al afgesproken dat we zullen proberen om voor een aantal problematieken in elke belangrijke douanepost ambtenaren-selectoren te creëren die op basis van bepaalde criteria de zendingen kunnen selecteren. Vanaf het ogenblik dat we de juiste zendingen hebben geselecteerd, komt het erop aan om de juiste controles te doen, maar ik denk dat het belangrijkste werk bestaat uit het juist selecteren.

Als ik spreek van risicobeheer, moet ik hier nog een element aan toevoegen. We kunnen maar een beperkt gedeelte controleren en dus houdt risicobeheer ook in dat we bepaalde risico's accepteren. Een bedrijf dat bij ons bekend staat als 'compliant', als betrouwbaar, zullen we veel minder controleren dan een ander bedrijf. We lopen daarmee natuurlijk een risico, maar dat is wat we verstaan onder 'verstandig omgaan met risico's': we willen onze middelen inzetten waar ze waarschijnlijk het best zullen renderen.

De heer Michaël Van Giel: Het antwoord op de vraag over de vijf beambten in Antwerpen is al gegeven, het is de denktank. Momenteel zijn we volop bezig met het installeren van de selectieteams.

Op dit ogenblik werken we als volgt. De verificateurs op de kaaïen, dat zijn een zestigtal mensen, doen de analyse op basis van de UGD-documenten, dat zijn de documenten die aangeleverd worden op de kaaïen. Dat gebeurt op die manier omdat, zoals mijn collega heeft uitgelegd, het systeem van risicoanalyse op dit ogenblik nog niet performant is. Er zit op dit ogenblik te weinig informatie in PLDA en ECS om een degelijke risicoanalyse te doen, waardoor we in het verleden hebben vastgesteld dat bijna alle producten die volgens ons gevoelig waren, in circuit 3 zaten of met andere woorden in vrijgave. Dat is de reden waarom we hebben gereageerd.

We hebben onlangs een oefening gedaan waarbij de risicocriteria die wij in Antwerpen gebruikten even – gedurende veertien dagen – in het controlesysteem werden geïmplementeerd. Dat is naar mijn mening een enorm succes geweest. We hebben heel veel en heel intensief gecontroleerd, maar het probleem is natuurlijk dat we dat niet kunnen blijven doen, want het vergt enorm veel mankracht. We moeten dus acties doen die regelmatig gebeuren, maar daarnaast moet er ook nog een performant systeem zijn waarin de risico-elementen worden opgenomen. Op dit ogenblik doen we dat dus nog op basis van papieren formulieren. Onze mensen hebben daar oog voor, bepaalde mensen zijn erop getraind. Eens we een elektronisch systeem hebben, wordt het veel moeilijker om vanop een scherm te werken, want dan hebben we alleen nog maar een nummer van achttien karakters. Men zal die dossiers één voor één moeten openen en dat is een tijdrovend gebeuren. In Brussel zal er dus nog veel werk moeten worden verzet om dit goed te sturen, maar ondertussen blijven wij voortdoen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: We horen veel instanties vertellen dat het probleem bij de douane ligt, maar u vindt dus van niet?

De heer Etienne Vanheusden: Ik hoor regelmatig dat men kijkt naar ‘de douane’. Ik heb al gezegd dat afval een van onze prioriteiten is. We proberen er met de middelen waarover we beschikken, het beste van te maken. Ik heb een beetje de indruk dat men alles wat inzake invoer, uitvoer, havenfaciliteiten enzovoort, gebeurt, ‘douane’ noemt. Douane is het optreden van de Administratie der Douane en Accijnzen in deze materie. In veel gevallen worden de zaken door elkaar gehaald. Zo is ‘de douane’ niet verantwoordelijk voor wat er op een containerterminal gebeurt. Omgekeerd wil de douane wel zo veel mogelijk weten wat er daar gebeurt, zodat we er ons voordeel bij kunnen doen in onze rechtshandhavingfunctie.

IV. FEDERALE LEEFMILIEU-INSPECTIE

De heer Robert Martens, diensthoofd federale Leefmilieu-inspectie: Ik zal mijn uiteenzetting kort houden. Ik denk dat er heel veel informatie en kennis aanwezig zijn, maar versnipperd. Ondanks het feit dat ik nu zeven jaar diensthoofd ben, hoor ik hier vandaag toch nog een aantal nieuwe dingen. Mijn celhoofd zal er wellicht wel van op de hoogte zijn.

In kom terug op de vraag naar samenwerking die duidelijk aanwezig is. De politie kan een vooraanstaande rol spelen en wij kunnen als milieudiensten expertise leveren. De politie heeft de ervaring om processen-verbaal op te stellen en werkt samen met de parketten. Dat kan een win-winsituatie zijn.

Bij de stelling dat invoer, uitvoer en doorvoer van afval opnieuw moeten worden samengebracht, heb ik ernstige twijfels, omdat het geregeld is bij bijzondere wet. Er is een tweederdemeerderheid nodig om die te wijzigen. Doorvoer is net een federale bevoegdheid om maar één keer te moeten in- en uitklaren voor een afvalstroom die door Vlaanderen, Brussel en Wallonië gaat. Anders is er zes keer een bepaalde administratieve operatie nodig.

We kunnen tot een oplossing komen voor het identificeren en lokaliseren van containers, door ze bijvoorbeeld een kleurcode of melding te geven, zoals er in Duitsland een A op staat voor Abfälle, of door containers met afvalstromen op bepaalde locaties te plaatsen, zodat ze beter kunnen worden gecontroleerd. Mijn vraag voor de douane is wat we in de toekomst gaan doen met REACH, de Europese verordening inzake registratie, evaluatie en autorisatie van chemische stoffen. Maar we spreken hier nu over afvalstoffen en 10 miljoen containers, met Zeebrugge erbij.

Ik kom even terug op de verwezenlijkingen van de federale leefmilieu-inspectie. In 2002 heeft men mij gevraagd of ik de leiding wou nemen van de milieu-inspectie. Ik wou dat doen onder bepaalde voorwaarden. We hebben veel moeten doen om er vijf medewerkers bij te krijgen. We hebben nu ambtenaren met twee verschillende statuten. Tien mensen hangen af van Financiën, de zogenaamde gebezigde ambtenaren, die eigenlijk beknot zijn in wat ze mogen doen: ze kunnen heel moeilijk een proces-verbaal opmaken en mogen geen vrachtwagens tegenhouden. De vijf andere mensen zijn supergemotiveerd. Ik zeg niet dat de eerste groep mensen slecht werk heeft geleverd, maar men heeft ze tien jaar aan hun lot overgelaten. Toen ik begon in 2002 gold, zoals ook voor de andere inspecteurs en technisch deskundigen, dat ze nooit moesten plannen en rapporteren. Maar we hebben dat op poten gezet.

We hebben een lange weg afgelegd, samen met de collega's, die ik hiervoor enorm dank. We zitten nu samen en moeten tot een efficiëntere samenwerking komen, om te kunnen aflijnen hoeveel mensen we exact nodig hebben om de job uit te voeren.

Wij hebben het aantal controles opgevoerd. In 2002 waren er 2,5 voltijdsequivalenten in Vlaanderen en 8 in Wallonië. We hebben dat kunnen optrekken tot samen 15, waarvan 7,5 voltijdsequivalenten in Vlaanderen.

We deden in 2008 controles op 26.000 voertuigen, waarvan er 6200 met afval zijn beladen. We gaan een overeenkomst afsluiten met het Federale Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC) om ook indicatief metingen te doen op de mogelijke aanwezigheid van radioactiviteit.

We doen dus havencontroles. In 2008 hebben we 84.000 douanedocumenten nagekeken en hebben we met vier mensen 1250 containers of eenheden fysisch gecontroleerd. Dat zijn 310 containers per persoon per jaar.

Voor 2009 werden tot en met maart 85 administratieve dossiers opgemaakt. Dat betekent twee dossiers per inspecteur per week. Meer kunnen we momenteel niet aan. Er moet worden afgebakend hoeveel mensen er nodig zijn om controles te doen. Ik pleit voor een multidisciplinaire aanpak. Persoonlijk denk ik dat de politie het voortouw zou kunnen nemen. Er kan daarbij van alle kanten een informatie-instroom komen die een meerwaarde geeft. Dan moeten we afbakenen hoeveel mensen we daarvoor nodig hebben.

We hebben die oefening ook gedaan in het kader van een zogenaamd Business Proces Reengineering-project (BPR) voor de milieu-inspectie en kwamen tot 30 medewerkers. Dat sluit vrij nauw aan bij wat vroeger werd bepaald voor de Schengenakkoorden. Toen heeft men ons 34 gebezigde ambtenaren toevertrouwd die van Financiën kwamen. We hebben de oefening los ervan gemaakt, maar het cijfer sluit er nauw bij aan.

De situatie verandert, dus ik denk dat we opnieuw moeten kijken naar de afvalstromen, weg- en havencontroles en de controles op binnenwateren. We zouden ook naar het treinvervoer kunnen kijken. Dat moeten we in kaart brengen en een soort tijdsmanagementsysteem toepassen. Voor één controle is een bepaalde tijd nodig, dus hebben we een bepaald aantal mensen nodig om een bepaald percentage af te dekken. Die oefening hebben we reeds gedaan voor de inspecteurs en de deskundigen, en die geeft een vrij duidelijk cijfer. Dat gebeurde door een extern Frans bureau en het werd ook in andere landen toegepast.

V. GERECHTELIJKE POLITIE, DIENST LEEFMILIEU

De heer Frans Geysels, hoofdcommissaris Gerechtelijke Politie, dienst Leefmilieu: De centrale dienst Leefmilieu kijkt naar fenomenen van zware milieucriminaliteit. Ik heb het dus niet over de feiten, wel over de fenomenen.

Er zijn vier fenomenen die we omschrijven als zware milieucriminaliteit: de afvalzwendel, de zwendel in biodiversiteit, de zwendel in radioactieve materialen en de zwendel in vuurwerk. Van die vier fenomenen staat er een in het nationaal veiligheidsplan (NVP) dat is goedgekeurd door de ministers van Binnenlandse Zaken en Justitie en waarin de voor de politie prioritaire fenomenen beschreven staan. De zwendel in afvalstoffen is er een van. Voor de politie zou dat normaal gezien moeten leiden tot zowel een proactieve als reactieve aanpak van het fenomeen van de zwendel in afvalstoffen.

In het voorstel van resolutie is sprake van elektrisch en elektronisch afval, maar er zijn nog andere problemen: kabelafval, plasticafval en wrakken. Die vormen toch ook een probleem als we het hebben over uitvoer.

In het nationaal veiligheidsplan staat dus de zware milieucriminaliteit, met focus op de georganiseerde afvalzwendel. In het domein van de milieucriminaliteit zal de politie haar acties vooral richten tegen zware en georganiseerde vormen van afvalzwendel.

Er wordt door ons een programmadossier opgesteld, wat resulteert in jaarlijkse actieplannen. In die actieplannen staat dat er drie afvalstromen belangrijk zijn. Er zijn vloeibare afvalstromen, waarmee we in het verleden al een aantal serieuze problemen hebben gehad. Ze zijn vloeibaar, mengbaar en het is dus gemakkelijk om binnen de normen te komen van wat toelaatbaar is. Daarnaast zijn er de afvalstromen die gekoppeld zijn aan een terugnameplicht. Dan spreken we over voertuigen, elektrisch en elektronisch afval, autobanden enzovoort. Een derde belangrijke afvalstroom bestaat uit de zaken die een gevaar kunnen betekenen voor de voedselketen van mens en dier.

Met het actieplan vragen we een aantal zaken aan de lokale politie en de federale gerechtelijke politie. Het is natuurlijk aan die eenheden om daar invulling aan te geven. Zij bepalen ook hoeveel capaciteit en welke middelen ze willen vrijmaken voor de aanpak van de zwendel in afval. Zij doen dat volgens hun eigen mogelijkheden en hun eigen perceptie. Die verschillen uiteraard tussen de spoorweg-, de scheepvaart, de auto- en de federale gerechtelijke politie.

Verbeteren van de informatieflex

Volgens ons zijn er een aantal pijnpunten en moeten een aantal stappen worden gezet. Een eerste stap is het verbeteren van de informatieflex. Alles is afhankelijk van de informatie. Hoe beter de informatie, hoe gemakkelijker men rond een concreet geval kan werken of zich een concreet beeld kan vormen over wat er zich afspeelt, in dit geval in de haven van Antwerpen. Er zijn de klassieke databanken en de databanken die specifiek worden aangemaakt. De federale politie heeft een eigen databank aangemaakt, waarin men zich richt op ECO-formulieren afval (EFA's), documenten die betrekking hebben op een daadwerkelijk uitgevoerde controle van een afvaltransport. Wij vragen aan onze politiemensen om bij een controle een dergelijk document in te vullen. Daar staat informatie in over waar en wanneer de controle werd uitgevoerd, de betrokken bedrijven, de vervoerder, de afzender, de ontvanger enzovoort. Die gegevens gaan in de databank en worden uitgewisseld met de bevoegde administratieve dienst, om te weten of het gecontroleerde transport is aangemeld, er een kennisgeving is, de bedrijven gekend zijn en ze dat afval mogen vervoeren en ontvangen. Die databank hebben we zelf gecreëerd en we laten er andere diensten gebruik van maken. We verwachten van hen natuurlijk ook een toegevoegde waarde.

Wij gebruiken de documenten om een operationele analyse te doen van risicogedrag en risicogroepen. Hiermee willen we een beeld krijgen of mensen die de wet overtreden hun eigen voertuigen gebruiken, misschien rijden als er minder politie controleert op

de weg en daarnaast willen we zien of de bedrijven zich organiseren om de stroom te verdoezelen door het invoegen van andere entiteiten.

We pleiten ervoor om de inspanningen niet te versnipperen en een databank te maken die toegankelijk is voor alle handhavers.

Een probleem dat de politie ervaart, is dat artikel 44 van de wet op het politieambt een beperking oplegt voor het uitwisselen van informatie met derden. Niet voor wat betreft de informatie die op het ECO-formulier staat, want die kan ook met andere toezichthouders worden uitgewisseld, maar gerechtelijke informatie. Dat is een oud zeer en er is momenteel een werkgroep binnen het college van procureurs-generaal die zich daarover buigt. Vanuit de dienst Leefmilieu hebben we voorgesteld de diensten waarmee wij samenwerken op een lijst te zetten. Het zou de bedoeling zijn om in artikel 44 meer mogelijk te maken voor diensten die op een limitatieve lijst staan vermeld. We hebben dat enkele jaren geleden gedaan en hopen dat die lijst ook de werkgroep binnen het college kan enthousiasmeren. Dat zou betekenen dat we in de toekomst meer politionele en gerechtelijke informatie kunnen uitwisselen met onze partners.

Concrete samenwerkingsverbanden

Wij pleiten voor concrete samenwerkingsverbanden en willen, zoals duidelijk omschreven in ons actieplan, multidisciplinaire controleteams. We verwachten dat iedereen vanuit zijn specifieke sterkte het team kan versterken, zodat we elkaar niet voor de voeten lopen. Er is al gewezen op de beperkte personeels- en andere middelen. Ik denk dat we moeten proberen om de twee voltijdsequivalenten die bij ons beschikbaar zijn, de vijf bij de douane, de zeven bij de gewestelijke milieu-inspectie en de zeventien bij de federale milieu-inspectie samen te brengen en dan hebben we een niet onbelangrijk geheel.

Er was hier ook al sprake van het arrondissementeel actieplan (AAP) voor zware milieucriminaliteit, dat wordt gecoördineerd door het parket van Antwerpen.

Verhoging van de capaciteit

Men heeft ingezien dat, als iedereen zijn eigen doelstellingen probeert na te komen, er versnippering is. Als we al die mogelijkheden bij elkaar brengen,

slagen we erin om efficiënter te werken. De scheepvaartpolitie van Antwerpen wil daar twee vte's voor vrijmaken. Dat is niet veel, maar het zijn er toch twee. Bovendien zijn zij niet specifiek op de afvaltransporten georiënteerd, want daarnaast hebben ze nog andere aspecten van het milieugebeuren, de basispolitiezorg en de MARPOL-regelgeving (het internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen) uit te voeren.

Interpretatie van de wetgeving

Er is al gesproken over de interpretatie van de wetgeving en de zogenaamde guidelines bij het beoordelen van elektrische en elektronische apparatuur als afval of tweedehands. De guidelines zijn goed, maar het zijn richtlijnen. Dat betekent dat we bij het openen van de container bepalen of de guidelines al dan niet worden toegepast. Politie mensen hebben het daar moeilijk mee. Voor ons is er ofwel een overtreding ofwel niet. Die onzekerheid is niet bevorderlijk, ook niet omdat de politiemans die moet interveniëren als geloofwaardig moet overkomen. We pleiten ervoor dat de guidelines, die goed zijn omschreven, wat meer waarde zouden hebben binnen de Europese context, zodat ze rigoreus worden toegepast, zowel in Griekenland als in België of Nederland.

Dan zijn er de klassieke problemen of een oud voertuig een wrak is of een tweedehandsvoertuig. Als in het voertuig elektrische apparaten zitten, rijst de vraag of ze normaal en individueel verpakt zijn, of ze getest zijn enzovoort. Dat is het probleem waar de beambten in de haven mee worden geconfronteerd, zowel de politie, de douane als de milieuadministraties. Het is steeds een delicate afweging welke transporten we een halt toeroepen en welke we laten doorgaan.

Sancties en maatregelen

We vragen uniforme beslissingen voor wat betreft het terugzenden – dat is dan veeleer een verzoek aan de administratie – en een uniform vervolgsbeleid op het niveau van de parketten. Ik zit al vijftien jaar in deze materie en stel vast dat er bij de parketten nu meer gehoor is. Als er goede processen-verbaal zijn en er is een context waarbinnen de handhavers kunnen aangeven dat ze denken dat het belangrijk is, zijn de parketten ook meer geneigd om er iets mee te doen. Het project AAP is daar een bevestiging van. Parketten proberen om binnen de milieu-inbreuken prioriteiten

te zien en er gelijkvormig op te reageren. Het is nog verre van volmaakt, maar ik denk dat de structuur er is en ook de wil is aanwezig bij de parketten.

Andere mogelijke maatregelen

Een andere zaak waar ik al sinds 1997 voor pleit, is het de niet-expert controleur gemakkelijker maken. Hoe kan men aantonen dat het gaat om een afvaltransport? Door er een bord op te hangen. De Duitsers hebben dat gedaan met het A-bord. Dat is een verzoek aan de Europese Unie, want we moeten niet proberen dat vanuit Vlaanderen of België op te leggen. Hang aan alle containers en vrachtwagens die afval, zowel van de groene als de oranje lijst, binnen de regio en internationaal transporteren, een bord. Ik heb al de discussie gehoord dat een bord met A erop communautair niet goed komt, want die A staat voor afval. Dan was de discussie of er een W van waste op het bord moest staan. Voor mijn part zet men er een kerstboom op, als het voor de douanier en de politieman maar duidelijk is dat hij te maken heeft met een afvaltransport. Dat zou de zaak kunnen vereenvoudigen.

Ik weet ook wel dat we daarmee de illegale afvaltransporten niet gaan stoppen. Maar als we een vrachtwagen stoppen of de douane opent een container zonder bord, en er zit wel afval in, is dat een essentieel element om aan te tonen dat men een zwendel op het getouw probeert te zetten. De verzender heeft dan bewust het transport niet willen laten doorgaan als een transport van afval. Dat element kan in onze analyse het onderscheid maken tussen een risicogroep of niet, het gaat dan immers om bedrijven die liever niet hebben dat men weet dat het gaat over afvaltransporten.

Elke speler is noodzakelijk

De douane, de OVAM, de federale leefmilieu-inspectie, de gewestelijke milieu-inspectie, de politie en justitie zijn de verschillende actoren. De vraag rees ook wie dat moet leiden. Ik denk dat het niet zo eenvoudig is. Als het gaat over toezicht en controle is het veeleer een taak voor de administratie. Het is een taak van de douane als het gaat over uit- of doorvoer. Het is vooral van belang dat de informatie die daarmee wordt gewonnen, wordt uitgewisseld en dat in een internationale context ook de tendensen worden uitgewisseld.

Als het gaat over zware milieucriminaliteit en over indicatoren in de richting van zwendel heeft de politie een belangrijke taak. We hebben bevoorrechte

contacten met het parket en zitten dan in een strafrechtelijke benadering. De politie heeft ook de internationale mogelijkheid om politionele gegevens uit te wisselen, via Interpol of Europol. Een trekker zie ik niet zitten, maar ik pleit voor een gestructureerde samenwerking tussen de verschillende componenten.

De heer Patrick Lachaert, voorzitter: Ik dank alle deelnemers aan de hoorzitting voor hun bijdrage aan de commissiewerkzaamheden. De uiteenzettingen waren voor ons zeer interessant.

Het voorstel van resolutie betreffende de illegale export van afval komt op 30 april 2009 aan bod in de plenaire vergadering (*Parl. St.* VI. Parl. 2008-09, nr. 2176/1-5). We zullen nagaan of we dat voorstel niet moeten amenderen naar aanleiding van wat hier vandaag aan bod is gekomen.

De verslaggever,

Rudi
DAEMS

De voorzitter,

Patrick
LACHAERT

BIJLAGE 1:

Presentatie van de afdeling Milieu-inspectie
van het departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE)



lne. Departement
Leefmilieu,
Natuur en
Energie

Controle op de uitvoer van afvalstoffen naar derdewereldlanden

Bart Palmans – LNE Afdeling Milieu-inspectie



lne. Departement
Leefmilieu,
Natuur en
Energie

Handhaving op de uitvoer van afval in de havens

Regelmatige samenwerking tussen:

- Milieu-inspectie (VL): uitvoer van afval afkomstig uit Vlaamse gewest
- Federale Leefmilieu-inspectie: uitvoer van afval uit de EU, afkomstig van andere lidstaten
- Scheepvaartpolitie
- Douane

→ Sinds 2008: Project “Afvalfraude” van parket Antwerpen, samen met andere entiteiten

- Havenkapiteindienst

Controle op de uitvoer van afval naar derdewereldlanden

Bart Palmans – LNE Afdeling Milieu-inspectie



Activiteiten afdeling Milieu-inspectie

- Actief:
 - 20 havencontroles/jaar i.s.m. politie, douane, FLI
 - regelmatige registercontroles bij traders, opslagplaatsen, metaal- en kunststofinzamelaars, ...
- Reactief: onderzoek van meldingen door andere entiteiten
- Inspecties staan ingeschreven in Milieu-inspectieplan

Controle op de uitvoer van afval naar derdewereldlanden

Bart Palmans – LNE Afdeling Milieu-inspectie



Meerwaarde van Milieu-inspectie

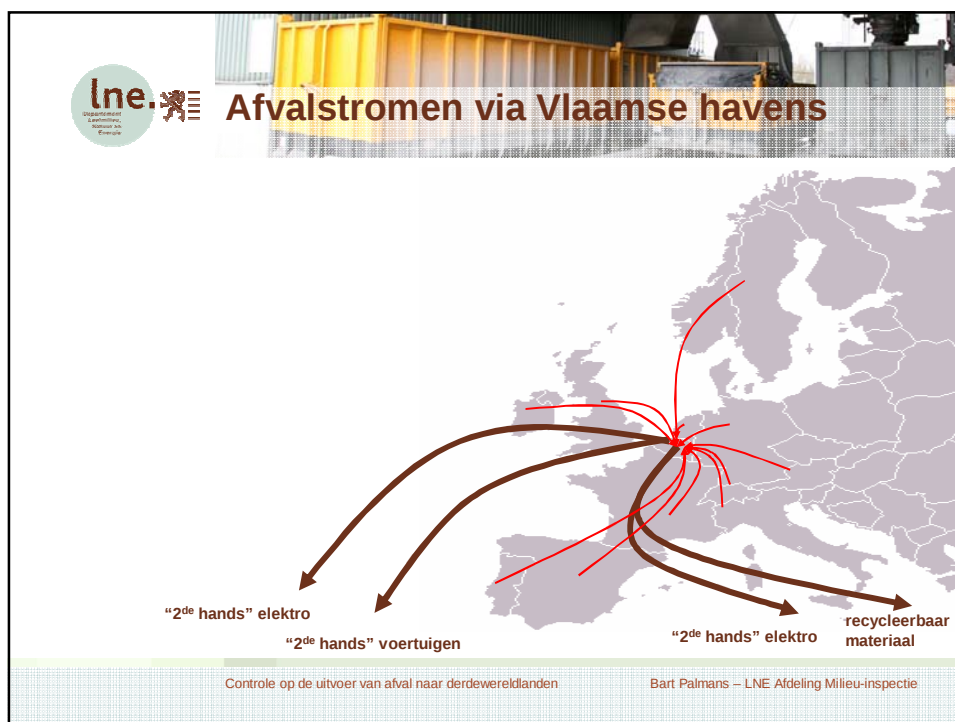
Uitgebreide toezichtsbevoegdheden, ook buiten havengebied:

- terugzending en bemonstering van containers
- onderzoek naar organisatie van illegale zending
- proces-verbaal
- bestuurlijke maatregelen

+ toezicht naleving milieuregelgeving bij afvalverwerkende bedrijven

Controle op de uitvoer van afval naar derdewereldlanden

Bart Palmans – LNE Afdeling Milieu-inspectie



lne. Departement
Leefmilieu,
Ruimte en
Energie

Selectie van verdachte containers

- Op basis van:
 - Douane-aangiftes
 - Boekingslijsten van scheepsagenten
- Probleem: zeer groot aantal containers én malafide bedrijven kennen de achterpoortjes
- Mogelijke oplossingen:
 - Risicoprofielen voor gevoelige afvalstromen laten installeren in het elektronisch douane-aangiftesysteem
 - Meer controles stroomopwaarts in de keten
 - ...

Controle op de uitvoer van afval naar derdewereldlanden
Bart Palmans – LNE Afdeling Milieu-inspectie



Besluit

1. Samenwerking
 - met andere handhavingsentiteiten in de havens
 - meer gerichte selectie van containers
 - **SAMENWERKINGSAKKOORD 1994: centrale rol voor coördinatiegroep**
 - met parketten: kwaliteitsvolle PV's voor vervolging
 - internationaal
2. Meer havencontroles zijn niet de enige oplossing, stroomopwaarts controleren is minstens even belangrijk
3. Betere sensibilisering door overheden en beheersorganismen zodat meer afvalstoffen in het legale circuit terechtkomen

Controle op de uitvoer van afval naar derdewereldlanden Bart Palmans – LNE Afdeling Milieu-inspectie

BIJLAGE 2:

Presentatie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

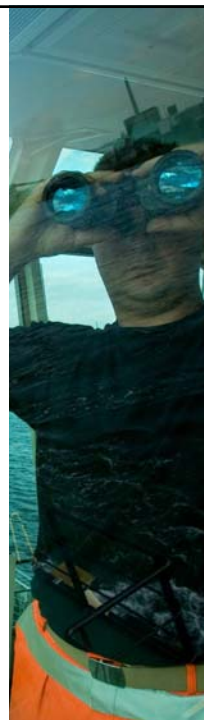
Afvaltrafiek en de haven van Antwerpen

Bijdragen aan de ontwerp-resolutie

Havenkapitein-commandant Jan Verbist
23 april 2009



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009



Haven van Antwerpen 2008 :

- 8^e wereldhaven
- 2^e Europese haven
- 190 miljoen ton
- 8,6 miljoen TEU containers
- 13.075 hectare
- 60.000 directe tewerkstelling
- 120.000 indirecte tewerkstelling



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009



Uit de missie van het havenbedrijf:

“Het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen tracht de toegevoegde waarde die de Antwerpse haven voor de stad en de regio genereert, **op een duurzame wijze** te optimaliseren.

Het Havenbedrijf heeft een **voortrekkersrol** te vervullen inzake **duurzame havenontwikkeling**”



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

De strategie van de Antwerpse haven

Antwerpen mikt als haven op een breed spectrum van goederen.

Containers, stukgoed, projectcargo

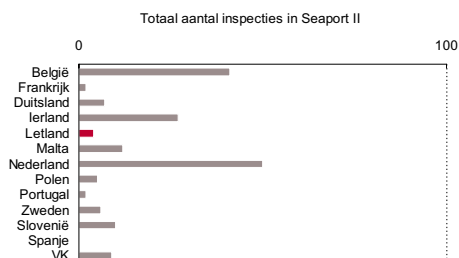
Focus op toegevoegde waarde en op werkgelegenheid : liefst zo arbeidsintensief mogelijke stromen

De haven van Antwerpen heeft een sterk marktaandeel in Afrika
50% van alle West-Europese haventrafiek



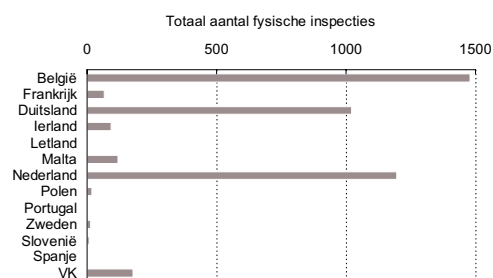
Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Controle: vaak beter dan in andere Europese lidstaten



De controle is er, en vaak beter dan in andere landen, maar kan uiteraard verbeterd worden.

Het havenbedrijf wil hier volop in participeren



Data IMPEL-TFS seaport project II: international cooperation in enforcement hitting illegal waste shipments (sep 2004- mei 2006):inspecties tijdens project en inspecties in totaal over dezelfde periode



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Het beheren van gewenste en niet gewenste trafieken

Afval, eetwaren, militair materiaal, personen, gevaarlijke goederen...

STANDAARDBENADERING:

Stap 1: Centrale selectie door Douane (goederen) of Politie (personen) ... en blokkeren

Stap 2: Controle door externe bevoegde overheden

Juiste expertise, juiste bevoegdheid : federaal voedselagentschap, milieu-inspectie, ...

Stap 3: Vrijgave of verder gevolg



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Beheren van trafieken: twee benaderingen

Regime 1 : (toegepast op de meeste te volgen niet afvalstromen)

blokkeren tot een vrijgave-machtiging wordt gegeven door bevoegde autoriteiten, bijvoorbeeld tot FAVV de voedingswaren gekeurd en vrijgegeven heeft.

Regime 2 : (afvaltrafiek)

vracht blokkeren door douane

de milieu-inspectie 48 uur de kans geven op verdere controle

als er geen controle komt... vrijgeven

aannemen dat de trafiek legaal is

claims vermijden

Probleem: inspectie is vaak onderbemand

milieu-inspectie van LNE (Vlaanderen)

inspecteurs van FOD leefmilieu (Federaal)



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Beheren van trafieken: mogelijke rol van havenbedrijf

Ter hoogte van stap 1 (selectie van mogelijke gevoelige stromen):

De betrokken externe instanties attenderen op specifieke vaststellingen

Rol voor 'kaaitoezichers' en 'dokmeesters'

- Hebben momenteel een sterke focus op statistiek en financiële info, havenrechten, veiligheid en beveiliging
- Worden multifunctioneel ingezet: ogen en oren die diverse problemen detecteren
- Toekomst: Multifunctionaliteit opbouwen en versterken:
 - Ruimere taakomschrijving formaliseren
 - Met of zonder inspectiebevoegdheid
 - Opleiding
 - Aansturing



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Beheren van trafieken: maximale samenwerking gewenst

Het havenbedrijf ondersteunt punt 1 a) van de resolutie: maximale samenwerking van de betrokken diensten.

Vergelijk US homeland security : customs, border police en coastguard in één netwerk



Probleem: Vlaanderen / België :

- Autonome organen die op eigen strepen en rechten staan
- Strengere privacy bepalingen



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Aantrekken en weren van goederenstromen: het havenbedrijf is beperkt

De rol van het havenbedrijf is :

- infrastructuur ter beschikking stellen om goederenoverslag tussen water en land te faciliteren
- optreden als 'gebiedsbeheerder' voor het havengebied
- concessies toekennen aan goederenbehandelaars en industrie

Concessievoorwaarden vandaag:

- key performance indicatoren
- nieuwe trafiek naar Antwerpen aantrekken
- wettelijk OK zijn

Benutten van het instrument concessie

- Beperkt : concessionarissen (en ook havenbedrijf) kennen niet altijd de lading, wel de verladers of rederijen
- Vragen vreemde zaken te signaleren, wanneer ze zichtbaar zijn



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Aantrekken en weren van goederenstromen: de gedragscode

Het havenbedrijf van Antwerpen ondersteunt de resolutie punt 1° i) : opstellen van een gedragscode voor havenbedrijven.

- Binnen de bevoegdheid en de mogelijkheden van het havenbedrijf
- Onverminderd de eigen wettelijke en reglementaire opdrachten
- Onverminderd de wettelijke en reglementaire opdrachten van derden

Een gedragscode kan helpen om de doelstellingen en missie (zie slide 4) te realiseren. Het havenbedrijf wil, in overleg met de andere Vlaamse havenbedrijven, werken aan de opstelling ervan.

Havenbedrijf en havengemeenschap wensen illegale afvaltrafiek stop te zetten:

De ongewenste trafiek is beperkt in omvang, vergeleken met reguliere trafiek en is niet interessant. Het verliezen van deze trafiek (enkele honderden containers... ten opzichte van vele duizenden reguliere) heeft quasi geen impact op omzet maar schaadt het imago. De concessionarissen willen er "vanaf".



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Suggestie 1: schep duidelijkheid over definities

Het onderscheid tussen **afvalstof** en **tweedehands**

- Europese criteria of criteria uit de Basel conventie waar beschikbaar
- Vlaamse of Belgische criteria (duidelijk en bruikbaar) waar internationale ontbreken
- Van belang : afvalwetgeving te volgen of niet (tweedehands is geen afval)

(Het havenbedrijf speelt hier pro-actief op in en initieert de ontwikkeling van criteria voor tweedehands voertuigen.)

Het onderscheid tussen "uitvoer", "doorvoer", "invoer gevolgd door uitvoer", "directe overslag", "invoer + tijdelijke opslag op de kaai + uitvoer", ...

- Van belang om de bevoegdheid af te bakenen : Vlaams, Federaal ...



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Suggestie 2: schep eenheid in de administratieve opvolging

Ideaalbeeld: één “grensinspectie”

Eerste stap: invoer/uitvoer én doorvoer bij één en dezelfde bevoegde instantie

Vandaag: invoer/uitvoer = Vlaams, doorvoer = federaal

Drie mogelijke toekomstbeelden:

- Invoer, uitvoer én doorvoer via een haven
= Vlaams ~ OVAM
of
= Belgisch ~ FOD leefmilieu
of
= intergewestelijk ~ naar model van IRCELINE of IVCIE *

* IRCELINE en IVCIE zijn intergewestelijke samenwerkingsverbanden met een eigen secretariaat, respectievelijk voor ozon en luchtkwaliteit en voor de terugnameplicht verpakkingsafval



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Suggestie 3: respecteer het principe van controle bij laden

De controle moet plaatsvinden als de container geladen wordt.

Waar de lading wordt gegenereerd:

- Bij de producent in binnen- of buitenland
- In de haven bij een container freight station

Zorg nadien voor een vlotte logistieke doorstroming

Beide aspecten gaan hand-in-hand



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Suggestie 4: doelgerichter handhaven via een witte lijst

Vandaag is handhaving vaak gedreven door een gebeurtenis ; een calamiteit, een klacht, een bijzonderheid op een document...

Werk met een witte lijst: gecertificeerde bedrijven, die geen verdachte voorgeschiedenis hebben en zich laten auditen.

Richt de handhavingsinspectie op de bedrijven die niet op de witte lijst voorkomen

Preventief en curatief werken



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Havenbedrijf als belangrijke inspectie-autoriteit

Meer inspectie op illegale afvaltrafiek door het havenbedrijf zelf.

- Havenkapiteindiensten met politionele bevoegdheid (=officier van gerechtelijke politie)
Wet van 05/05/1936, havendecreet van 02/03/1999
- Niet opgenomen in nieuw milieuhandhavingsdecreet.

Is vandaag actief in de controle op meer dan 200.000 zendingen gevaarlijke goederen

Kan ingezet worden voor afvaltrafiek, illegaal tropisch hout, havenspecifieke installaties, algemeen illegale milieuactiviteiten...

In lijn met resolutie punt 1° b) over gecoördineerd controle en handhavingsbeleid en de bijbehorende personeelsinzet.



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Havenbedrijf als belangrijke inspectie-autoriteit

Havendecreet en Milieuhandhavingsdecreet worden best op elkaar afgestemd:

“Art 14 Havendecreet:

“Onder ieder havenbedrijf ressorteert een havenkapiteindienst opgericht overeenkomstig de wettelijke regeling van 15 mei 1936 op de havenkapiteindiensten, die instaat voor het nemen van alle maatregelen ter vrijwaring van de openbare orde, rust, veiligheid van de havenbedrijvigheid, zoals :

1° de regeling van de goederenbehandeling en –opslag en het in- en ontschepen van passagiers;

2° de regeling van de toegankelijkheid van en de verkeersafwikkeling in het havengebied

3° de vrijwaring van het milieu, de integriteit en de veiligheid van het havengebied;”



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Bekendmaken inspectie-inspanningen van het havenbedrijf

Het havenbedrijf is graag bereid tot:

- Een jaarlijkse rapportering ten aanzien van het Parlement
- Een jaarlijkse rapportering ten aanzien van het brede publiek / jaarverslag



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Nog meer gestructureerde samenwerking met derden

Vandaag reeds : een maandelijks milieu-overlegmoment met de havengemeenschap, inclusief de industrie, op initiatief van het havenbedrijf.

Toekomst : samenwerkingsovereenkomsten of protocollen met de toezichtshoudende overheden

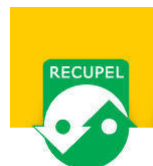
Kan opgenomen en geformaliseerd worden in de gedragscode uit de resolutie punt 1 i)



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Alle betrokkenen mee het bad in

Het havenbedrijf is bereid tot vergaande samenwerking...
...graag met alle betrokkenen.



De rol van erkende organismen (bvb. Recupel,...) in het kader van aanvaardingsplichten is een blinde vlek in de resolutie

Zij zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor een correcte terugname én recyclage van apparatuur en producten die ze op de Belgische markt brengen

Ook wanneer die goederen nadien als afval of als tweedehands-goed uitgevoerd worden.



Hoorzitting Vlaams Parlement – resolutie 2176 nr 1 – 23.04.2009

Besluit

Het Gemeentelijk Havenbedrijf wil naast en samen met alle andere betrokkenen haar verantwoordelijk opnemen.

- Is vragende partij voor een oplossing van de problematiek van import en export van illegale afvalstromen;
- Doet een pak inspanningen om de problematiek in te perken;
- Werkt binnen haar mogelijkheden graag mee aan verdere acties die kunnen bijdragen tot een oplossing van de problematiek;
- Vraagt om erkend te worden in het kader van milieuhandhaving (cfr. Havendecreet);
- Vraagt dat iedereen op zijn/haar verantwoordelijkheid gewezen wordt en die ook opneemt.

BIJLAGE 3:

Presentatie van de Gerechtelijke Politie, dienst Leefmilieu



Export van afvalstoffen

Gestroomlijnde handhaving in Vlaanderen
= Utopie of toch niet ?

Voorafgaande opmerking !

- Niet alléén AEEA, ook:
 - Kabelafval
 - Plastics
 - Wrakken
 - ...

zijn allen risicostromen...

De discussie moet breder gezien worden. AEEA is slechts topje van de ijsberg

Afvalzwendel = prioriteit NVP ^(1/2)



- **NVP**

“zware milieucriminaliteit (met focus op de georganiseerde afvalzwendel)”

“In het domein van de milieucriminaliteit zal de politie haar acties vooral richten tegen zware en georganiseerde vormen van afvalzwendel.”

- Op basis hiervan werd een **programmadossier** opgesteld alsook **jaarlijkse actieplannen**

... **W**aaraan een aantal verwachtingen en verbintenissen gekoppeld zijn

Afvalzwendel = prioriteit NVP ^(2/2)



- **Aan deze verwachtingen wordt zelf invulling gegeven door elke eenheid in functie van**

- hun mogelijkheden (capaciteit, middelen,...)

- perceptie nopens (lokale) prioriteiten (lokaal/intern beleid,...)

(SPN ≠ WPR ≠ FGP ...)



Stap 1

Verbeteren informatieflex



- Huidige situatie: bestaan van interne Db enz... geen enkel gemeenschappelijk instrument.
- Oplossing = gemeenschappelijke Db
Bedoeling:
 - feedback opsteller info
 - risico/operationele analyse
 - detecteren risicobedrijven/stromen
 - zachte info ?
 - ...
- cf. bestaande ideeën bij Douane + EFA-document (Politie) zichtbaar maken van afvalstromen.
- Is een dergelijk instrument te realiseren waarbij alle partners meespelen ?
Toch een aantal voorwaarden:
 - !!! Invulling art. 44 WPA !!!
 - Protocolakkoorden tussen de verschillende entiteiten !!!
(info – steun – opleiding)
 - ...

Stap 2

Concrete samenwerkingsverbanden



- Multidisciplinaire controleteams in de havens.
Inclusief opleiding (cfr. protocolakkoorden)
- Project AAP

Stap 3

Capacitaire verhoging



- Vb SPN A'pen (+/-) 2 FTE
Ctl afvaltransporten = slechts een deelaspect binnen milieugebeuren
- Quid totale (geschoolde) capaciteit in Vlaanderen ?

Stap 4

Interpretatie wetgeving



- Cf. quid toepassing guidelines AEEA,...
- Eenzelfde toepassing binnen het gewest
- Actie (naar EU) om zo veel mogelijk guidelines in de verordening vast te leggen (minder interpretatie open laten voor de lidstaten)



Stap 5

Sluitstuk = sanctie & maatregelen



- ? Uniforme beslissingen bij terugzendingen (adm.).
- Uniform vervolgingsbeleid (niveau Parketten) inzake illegale afvaltransporten

Stap 6

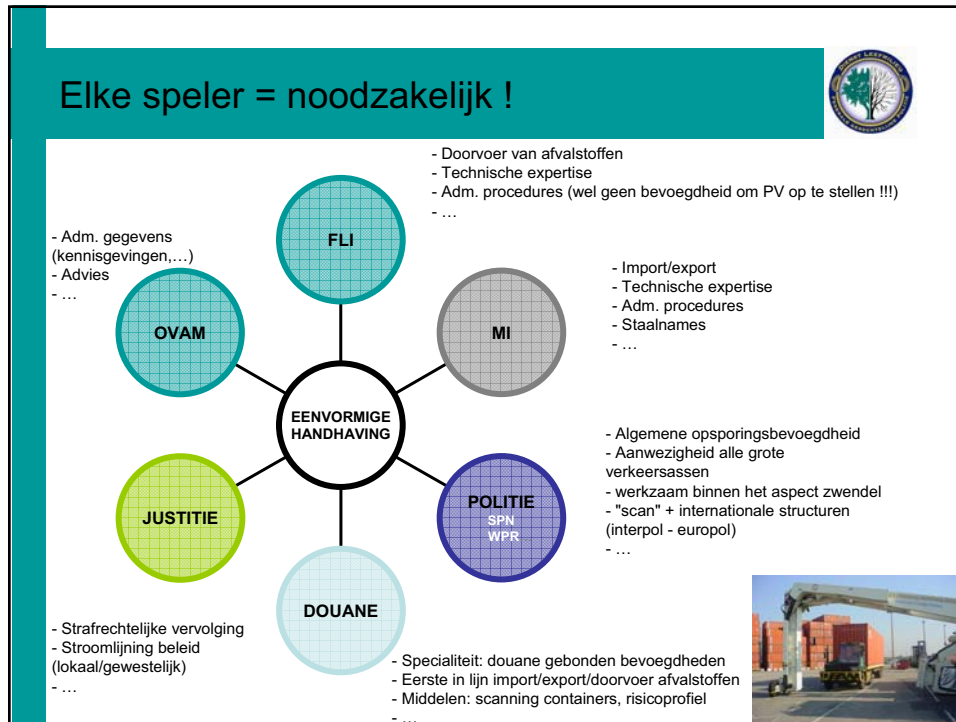
Andere



- Hulpmiddelen detectie afvaltransporten (verhoging zichtbaarheid)
vb. signalisatiebord (cf. DE)



- Te realiseren op Europees niveau !



Bedenking: uiteindelijk...

- Zelfs bij gestroomlijnde handhaving (door de exportlanden) zal het probleem blijven bestaan.
- Immers:
Op het ogenblik dat het "tweedehands" definitief afgeschreven wordt bestaat er ter plaatse geen verwerkingscapaciteit.

Quid dan: "polluter pays"-principe ?