

Vraag nr. 78
van 9 januari 2004
van de heer JOHAN MALCORPS

Afvaltransporten – Controle

Tijdens de bijeenkomsten van de TFS-groep ("Transfrontier Shipments of Waste") in het kader van het informeel Impel-netwerk (Implementation and Enforcement of Environmental Law) binnen de Europese Unie (EU) blijkt dat er nog heel wat praktische problemen blijven bestaan om een efficiënte controle van grensoverschrijdende afvaltransporten mogelijk te maken.

- Wat het wegvervoer betreft, is het moeilijk om te weten welke vrachtwagens nu juist afval vervoeren. Zeker als het om vloeibare afvalstoffen (tankwagens) gaat. In Duitsland zijn alle afvaltransporten verplicht zich kenbaar te maken via een groot bord met de letter "A" ("A" voor Abfall) (cf. art. 10 van de Abfallverbringungsgesetz van 30/9/1994). In België bestaat een dergelijke verplichting niet. Ook al omdat men het allicht niet eens zou raken over welke letter zou moeten worden gebruikt (de "A" voor afval of de "D" voor déchets). Met alle bijkomende problemen van dien voor de handhaving.

Er is enkel de verplichting om gevaarlijke transporten over de weg aan te duiden met het "ADR3"-bord (krachtens de "Agreement concerning the Carriage of Dangerous Goods by Road", UNECE, 1957). Maar veel afval valt buiten deze categorie, vooral als het volgens de Europese regelgeving om groene- of oranjelijststoffen gaat. En juist dit soort vrachten waarmee makkelijker kan worden gesjoemeld, zijn dikwijls op het eerste gezicht moeilijker als afvaltransporten te herkennen.

Een duidelijke signalisatie zou daarbij een wereld van verschil kunnen uitmaken voor al wie met de controle op deze transporten belast is.

- Voor afvaltransporten per spoor is er de bestaande RID-regelgeving voor de transporten van gevaarlijke goederen, vergelijkbaar met de ADR-regelgeving voor vrachtvervoer over de weg. Maar ook deze regelgeving is niet afgestemd op controles op afvaltransporten. Een bijkomend probleem is volgens de federale politie dat controles van transporten per spoor sowieso praktisch ondoenbaar zijn, omdat de trajecten van de transporten van bijvoorbeeld afval dikwijls niet op voorhand bekend zijn. Met het gevolg dat duizenden afvaltransporten over onze

spoorwegen denderen waar niemand iets van af weet.

- Ook afvaltransporten via schepen kunnen in de praktijk onvoldoende gecontroleerd worden. Ook hier is er een regeling afgestemd op transporten van gevaarlijke goederen (IMDG-code). Maar het controleren van afvalcontainers op boten is een haast onmogelijke opdracht, gezien het aantal schepen en het aantal containers dat dagelijks in grote havens als die van Antwerpen passeert. In feite is hier een Europese verordening nodig waarbij de afvalinspecteurs en/of de politie zich kunnen inschrijven in het hele douanesysteem. Welke initiatieven ziet de minister hier die enige voortgang op het terrein mogelijk kunnen maken ?

Hoewel voor de controles m.b.t. drie modi van afvaltransport in eerste instantie de federale overheid bevoegd lijkt, is de opdracht zelf, de controle op in- en uitvoer van afval via de weg, het spoor of de zee, wel degelijk een integraal gewestelijke bevoegdheid. Enkel de doorvoer van afval is een federale materie.

Vandaar dat ik toch aan de Vlaamse Milieuminister vraag welke initiatieven hij neemt (overleg met federale ministers bevoegd voor Veiligheid, Transport of Milieu, met Europa of met de betrokken internationale organisaties, of opdrachten aan de eigen gewestdiensten, i.c. OVAM) om handhaving op het terrein in de praktijk echt mogelijk en efficiënt te maken.

1. Is OVAM betrokken bij het internationaal overleg rond TFS ? Wat is eventueel haar inbreng ?
2. Kan de minister meedelen hoeveel effectieve controles (versta : meer dan louter papieren controles) op het terrein werden uitgevoerd, meer inzonderheid op afvaltransporten over de weg, over het spoor of over de zee, de laatste vijf jaar, door OVAM, eventueel door andere gewestelijke diensten, en in welke mate men daarbij werd bijgestaan door federale instanties (bv. de federale politie, de douane)?
3. Wat afvaltransporten over de weg betreft : heeft de minister er bij de federale verantwoordelijken al op aangedrongen om het probleem van de signalisatie van afvaltransporten eindelijk op te lossen, zodat OVAM (liefst samen met de federale politie en de douane) makkelijker de nodige vaststellingen kan doen inzake in- of uitvoer van afval (doorvoer is een federale bevoegdheid) ?

4. Welke initiatieven kan de minister nemen, eventueel in overleg met zijn federale collega's, om de controle op de afvaltransporten per spoor te verbeteren ?
5. Welke initiatieven kan de minister nemen, eventueel in overleg met zijn federale collega's, om de controle van afvaltransporten in de Vlaamse zeehavens te verbeteren ?
6. OVAM werkt ook actief mee aan het Eudin-project (European Data Interchange for Waste Notification System), dat erop gericht is via elektronische gegevensuitwisseling de handhaving te verbeteren van de verordening (EEG) nr. 259/93 van de Raad van 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap.

Zijn er al concrete resultaten op het terrein van deze samenwerking ?

(ADR : *Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par Route* ; UNECE : *United Nations Economic Commission for Europe* ; RID : *Règlement concernant le Transport International Ferroviaire des Marchandises Dangereuses* ; IMDG : *International Maritime Dangerous Goods* – red.)

Antwoord

1. Betrokkenheid van OVAM bij het internationaal overleg rond TFS

OVAM neemt deel aan de jaarlijkse Impel/TFS-conferentie samen met vertegenwoordigers van handhavingsautoriteiten van de andere lidstaten en enkele partnerlanden. Tijdens deze samenkomst worden gezamenlijke procedures besproken en internationale handhavingsprojecten opgestart en geëvalueerd. De deelname van OVAM aan de jaarlijkse conferentie heeft als belangrijkste doel de contacten met de andere bevoegde autoriteiten te verstevigen. In 2004 zal OVAM eveneens de problematiek van sloopschepen aankaarten op dit forum.

OVAM is momenteel actief in een aantal internationale handhavingsprojecten die op het TFS-forum gestart werden :

- Seaport Project : gestandaardiseerde rapportering over haveninspecties

- Verification of Destination of Waste Project : opvolging van een selectie van afvaltransporten met kennisgeving, vanaf het punt van vertrek tot aan de bestemming in de andere lidstaat ;
- Threat Assessment -Transfrontier Shipments of Waste: inventarisatie van de technieken (en omvang) die gebruikt worden in internationale afvalzwendel.

Indien op de conferentie van 2004 nieuwe projecten worden voorgesteld voor de periode 2005-2006, zal OVAM hieraan deelnemen indien dit opportuun is en als de ontwikkelingen in de discussie BBB (*Beter Bestuurlijk Beleid* – red.) dit in de toekomst nog toelaten.

2. Transportcontroles uitgevoerd door OVAM

Voor de controle van afvaltransporten rekent OVAM in de eerste plaats op de eerstelijnsdiensten, in het bijzonder de douane en de politie. De geprogrammeerde acties worden doorgegeven aan OVAM, die indien mogelijk inspecteurs ter beschikking stelt. OVAM levert technische assistentie aan verschillende soorten controles, namelijk de steekproefsgewijze controle van afvaltransporten langs de weg en op de waterwegen, en de controle van containertransporten op basis van douaneaangiftes in de haven van Antwerpen. De inbreng van de OVAM-inspecteurs bestaat uit het selecteren van transporten, een inspectie van de documenten en de lading, een beoordeling en eventueel het opmaken van een proces-verbaal of een deskundigenverslag.

Buiten de diensturen kunnen de eerstelijnsdiensten altijd terecht bij een ervaren OVAM-inspecteur via een telefonisch permantiesysteem.

De cijfers over het aantal uitgevoerde controles zijn als **bijlage** bijgevoegd. De volgende opmerkingen kunnen hierbij worden gegeven :

- afvaltransporten over de weg : deze controles worden vooral georganiseerd door de provinciale verkeersenheden (PVE). Sinds 2003 is er ook een stijging van het aantal aanvragen om assistentie vanwege lokale politie-eenheden ;
- containercontroles : maandelijks worden door de Scheepvaartpolitie Antwerpen drie à vier controleacties georganiseerd op de kaaien in de Antwerpse haven, waaraan OVAM eveneens deelneemt. Deze controles

spitsen zich toe op internationale afvaltransporten, in het bijzonder de uitvoer naar derdewereldlanden. Sinds 2003 organiseren ook de douanediens ten controles op dergelijke transporten, waarbij eveneens de assistentie van OVAM wordt gevraagd.

3. Signalisatie van afvaltransporten

Vlarea (*Vlaams Reglement inzake Afvalvoorkoming en -Beheer – red.*) is op 5 december door de Vlaamse regering goedgekeurd. In het kader van de opmaak van dit uitvoeringsbesluit werd tot en met april 2001 de opname overwogen van een artikel dat als volgt zou luiden :

Ieder vervoermiddel dat via de openbare weg afvalstoffen vervoert draagt vooraan en achteraan een identificatiebord. Dat bord is rechthoekig, heeft een basis van 40 centimeter en een hoogte van minimum 30 centimeter. Het heeft een witte achtergrond. In het midden is de spitse hoofdletter A afgebeeld, die minstens 20 centimeter hoog is en waarvan de zwarte lijn 2 centimeter breed is. Het bord wordt op het vervoermiddel bevestigd op een duidelijk zichtbare plaats maximum op 1,5 meter boven de rijweg.

De argumentatie was als volgt.

- Dit is een expliciete vraag van de federale politie.
- Een eenvoudig selectie van te controleren vrachtwagens door niet-afvaldeskundigen wordt mogelijk. Niet enkel de open containers met uitpuilend schroot worden bekeken, maar ook onverdacht uitzijnde huifwagens, en dergelijke.
- Vrachtwagens met afval en zonder plaat hebben iets te verbergen, en kunnen grondiger geïnspecteerd worden. Er is een grotere pakkans ook voor wagens die zonder plaat rijden.
- Het Duitse voorbeeld, waar de plaat haar diensten bewijst, wordt opgevolgd. Ook op Vlaamse wegen komt men nu reeds vaak de A-platen tegen (proactief meebouwen aan een de facto Europese standaard).
- Niet toegeven aan communautaire kissebisserij over A(afval) of D(échets). A hoeft niet voor afval te staan.
- Geen grote last voor het vrachtvervoer dat reeds vertrouwd is met dergelijke platen. De A-platen zijn met opzet even groot als de ADR-platen.
- Zichtbaar maken van afvaltrafiek, geen schrik aanjagerij, maar wel maatschappelijke bewustmaking. Bedrijfsafval is zeven keer zo groot als huishoudelijk afval, maar blijft vaak voor het grote publiek onzichtbaar.

Tijdens de verdere redactie van Vlarea werd het echter opportuun bevonden deze bepaling niet op te nemen, omwille van de zorg voor administratieve vereenvoudiging en het beperken van de hoeveelheid nieuwe regels.

4. Controle op afvaltransporten per spoor

OVAM is er zich van bewust dat een grote hoeveelheid afval via het spoorwegnet wordt vervoerd, vooral vanuit de omliggende landen naar de Belgische havens. Einde 2001 kregen de aanspreekpunten van de Spoorwegpolitie van OVAM een praktijkgerichte cursus over de controles op internationale afvaltrafiek over het spoor. In 2003 heeft OVAM overleg gepleegd met de Spoorwegpolitie van Antwerpen en Zeebrugge, om de mogelijkheden van controle van transporten over het spoor te kunnen inschatten. Ondanks de bereidheid van de Spoorwegpolitie om haar medewerking te verlenen, is gebleken dat de controle van dergelijke transporten zeer moeilijk zou verlopen. De transportbegeleidende documenten bieden slechts een zeer summiere informatie, zodat het bijna onmogelijk is om containers met afval te selecteren op deze basis.

De beperkte capaciteit aan inspecteurs in acht genomen, heeft OVAM besloten om controles van transporten per spoor voorlopig niet te organiseren, maar haar inspanningen te concentreren op de plaatsen waar het merendeel der transporten samenkomt, met name de kaaien in de havens.

5. Controle op afvaltransporten in de zeehavens

De controle van afvaltransporten in de zeehavens ondervindt momenteel drie grote problemen.

- 1) Een gebrek aan capaciteit bij de inspecterende diensten, zowel politie, douane als administratie, in casu OVAM.

Deze capaciteit staat absoluut niet in verhouding tot de stroom aan afvaltransporten die de havens, in het bijzonder de Antwerpse, te verwerken krijgen en die vooral uit de buurlanden afkomstig blijkt te zijn. Een verhoging van de capaciteit bij deze diensten, en in het bijzonder een prioritisering van handhaving bij de administratie, moet het mogelijk maken om een groter percentage aan containers te inspecteren en bijgevolg de pakkans drastisch te verhogen.

- 2) De moeilijkheid om overtredders gerechtelijk te vervolgen in het arrondissement Antwerpen.

Het gaat hier immers meestal om firma's in het buitenland of personen van niet-Europese origine die slechts kortstondig in Europa verblijven. De kleine kans op bestraffing heeft als gevolg dat vele potentiële overtredders niet afgeschrikt worden, en de Antwerpse haven zelfs verkiezen als draaischijf voor illegale transporten. Het handhavingsdecreet voorziet in het hanteren van boetes door de administraties, hetgeen een onbetwistbaar afschrikkingseffect moet betekenen voor firma's en personen die illegale afvaltransporten organiseren. Het van kracht worden van het handhavingsdecreet is in deze dus onontbeerlijk.

- 3) De moeizame administratieve afhandeling van overtreddingen.

Illegale grensoverschrijdende overbrengingen van afvalstoffen dienen volgens de verordening 259/93 teruggezonden te worden naar de plaats van verzending. Ondanks de afspraken die op het TFS-forum werden gemaakt met handhavingsautoriteiten van de buurlanden, en ondanks de goede verstandhouding met de administraties in de andere Belgische gewesten, gaan deze terugzendingen onveranderlijk gepaard met tijdrovende procedures. Bovendien is de correcte verwerking van het afval op de plaats van verzending niet altijd gegarandeerd. De minister kan zijn collega's, in het bijzonder de competente autoriteiten in Duitsland, verzoeken om hun administraties tot een betere en snellere samenwerking aan te sporen.

De toegang voor OVAM-inspecteurs tot het douanesysteem lijkt mij minder prioritair en is rekening houdende met boven beschreven problemen geen limiterende factor voor een betere

controle. Ten eerste omdat de samenwerking met de douanediensden in het havengebied als goed kan worden omschreven zodat gegevens in verband met afvaltransporten wanneer gevraagd probleemloos geleverd worden. Ten tweede omdat de douanediensden hun bevoegdheid voor het toezicht op de Europese verordening 259/93 inzake grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen nog niet volledig hebben opgenomen wegens juridische problemen. Zij zijn wel het best geplaatst om de gegevens te analyseren en voor controles aan te wenden.

6. Eudin-project

Eudin bundelt de krachten van Vlaanderen, Nordrhein-Westfalen, de federale Duitse bevoegde overheid, Nederland en Oostenrijk in de uitwerking van een elektronisch systeem om de voormeldingen voorafgaand aan elk afvaltransport en de nameldingen na elk transport zo efficiënt mogelijk te realiseren.

Het voordeel van een elektronische ingave is dat de gegevens niet meer manueel moeten worden ingebracht en daardoor sneller beschikbaar zijn voor handhaving. Vooral de voormeldingen zijn hierin essentieel.

Vlaanderen en Nederland starten in 2004 met een proefproject om de technologie uit te testen. Hiertoe heeft Vlaanderen, dat verantwoordelijk is voor de technische kant van de zaak, een lastenboek laten ontwerpen en wordt gestart met de gunning van de softwareontwikkelaar. Deze heeft als dubbele taak om het gemeenschappelijke deel van de toepassing te ontwerpen en ook de OVAM-software aan te passen aan deze nieuwe manier van werken.

Op 5 en 6 april komen de internationale partners samen in Mechelen om de verdere stappen in de realisatie van het Eudin-project te bespreken.

OVAM neemt het Eudin-project op in haar doelstellingen voor 2004.

Bijlage

Cijfers transportcontroles in 1999-2003

De tabellen geven het aantal transportcontroles weer waaraan OVAM heeft deelgenomen en die werden georganiseerd door de politiediensten. Het totale aantal aanvragen om assistentie ligt hoger. Wegens capaciteitsproblemen kon OVAM niet in

alle gevallen met de eerstelijnsdiensten op het terrein gaan. Indien het acties betrof die in de buurt van de kantoren in Mechelen werden georganiseerd, hield OVAM een wagen en inspecteurs stand-by (permanentie).

in voertuigwrakken (Bamboe) werden georganiseerd door de Scheepvaartpolitie Antwerpen. Ook de aanvragen om assistentie bij containercontroles door de douanediensten verliepen via de Scheepvaartpolitie en zijn als zodanig geregistreerd.

De selectie van zeecontainers op basis van douanedocumenten en de controle op de uitvoer van afval

	1999	2000	2001	2002	2003
Totaal	67	56	38	27	66
Rijkswacht, PVE	67	56	34	2	9
Lokale politie	0	0	0	9	15
Spoorwegpolitie	0	0	4	0	0
Scheepvaartpolitie	0	0	0	16	42

Tabel 1 Overzicht transportcontroles 1999-2003

	Aangevraagd	Ingevuld	Permanentie
Totaal	108	66	12
Lokale politie	45	15	12
Provinciale verkeerseenheden	17	9	0
Scheepvaartpolitie Antwerpen	46	42	0
Wegcontrole	71	33	12
Waterwegen	3	3	0
Douanedocumenten	33	30	0
Bamboe	11	10	0

Tabel 2 Details transportcontroles in 2003