

Vergaderjaar 2007–2008

27 664

Toekomst milieuwetgeving

Nr. 59

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 12 september 2008

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de brief van 26 juni 2008 inzake het rapport IMPEL-TFS Enforcement Actions I (Kamerstuk 27 664, nr. 58).

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 10 september 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Koopmans

Adjunct-griffier van de commissie
Lemaier

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), onder-voorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spiess (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouweland (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU).

Plv. leden: Vendrik (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerken (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (CU).

1

Is het illegaal getransporteerde afval ook in beslag genomen? Door wie en waar is het uiteindelijk verwerkt?

Daar waar het afval uit Nederland afkomstig was, is het illegaal getransporteerde afval teruggestuurd naar de kennisgever/opdrachtgever in Nederland. Het illegale afval dat niet afkomstig was uit Nederland is teruggestuurd naar het land van herkomst. De bevoegde autoriteiten van het land van herkomst zijn hiervan op de hoogte gesteld, zodat zij erop kunnen toezien dat het afval wel op een juiste wijze wordt geëxporteerd en verwerkt. Deze procedure is conform de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA).

2

Welke sancties en boetes zijn opgelegd aan de overtreders? Op grond van welke wet- en regelgeving?

De sancties en boetes die in Nederland zijn opgelegd waren afhankelijk van de zwaarte van de overtreding. In het kader van Enforcement Actions I zijn waarschuwingsbrieven uitgegaan, processen verbaal opgemaakt en dwangsommen opgelegd. Tevens zijn illegaal getransporteerde afvalstromen, die niet afkomstig waren uit Nederland, teruggestuurd naar het land van herkomst. De wijze van optreden tegen een bepaalde overtreding is vastgelegd in een VROM-inspectieprocedure (handhavingssuitvoeringsmethodiek). Deze procedure is afgestemd met het Openbaar Ministerie (OM). De sancties en boetes die andere deelnemende landen hebben opgelegd zijn gebaseerd op het daar geldende sanctie- en boeteregime. De sancties en boetes in Nederland zijn opgelegd op grond van de Wet milieubeheer en de EVOA.

Het OM/Functioneel Parket heeft de opsporing en vervolging van overtredingen van de EVOA als prioriteit aangemerkt. Bij het OM zijn in 2006 en 2007 415 zaken binnengekomen van overtreding van artikel 10.60 Wet Milieubeheer/EVOA. De EVOA-zaken worden met een transactie afgedaan, of voorgelegd aan de rechter. De hoogte van de transactiebedragen of opgelegde geldboetes is afhankelijk van de ernst van het feit en de persoon van de dader. Het OM/Functioneel Parket hanteert daarbij een tarief van minimaal € 450,- per ton afval. Door de rechter worden voornamelijk geldboetes opgelegd; dat hangt samen met het feit dat vooral rechtspersonen worden berecht. De geldboetes variëren van enkele duizenden euro's tot € 100 000. Bij berechting van natuurlijke personen worden ook taakstraffen opgelegd al dan niet in combinatie met voorwaardelijk vrijheidsstraffen.

3

Wat gaat u eraan doen om het bedrijfsleven bewuster te maken van de risico's van illegale afvaltransporten en wat gaat u doen om de interne controle te verbeteren?

Onder andere de volgende activiteiten worden uitgevoerd om bedrijven bewuster te maken van de milieurisico's van illegale afvaltransporten:

- voorafgaande aan en na afloop van een onderzoek van de VROM-Inspectie (VI) naar de naleving door bedrijven vindt overleg plaats met de betrokken brancheorganisaties en worden de resultaten gecommuniceerd en/of gepubliceerd;
- via de site van SenterNovem wordt veel informatie gepubliceerd over de EVOA;
- bij bijeenkomsten van brancheorganisaties worden presentaties gehouden;

- in voorkomende gevallen vindt er bilateraal overleg met het bedrijfsleven plaats;
- in vakbladen worden artikelen gepubliceerd en er worden persberichten uitgebracht.

Vanuit het programma Vernieuwing Toezicht voor het domein afval wordt gestimuleerd dat bedrijven hun interne kwaliteitssystemen beter op orde krijgen. Bedrijven die hun systemen op orde hebben, kunnen rekenen op minder en een andere wijze van toezicht.

Verder zal komend najaar een herhaling plaatsvinden van de handhavingsonderzoeken bij de export van afgedankte apparaten uit 2005 en 2006. Deze onderzoeken bleken een gunstig effect te hebben gehad op het niveau van naleving door het bedrijfsleven¹. Het herhalingsonderzoek zal ook bijdragen aan verdere bewustwording binnen het bedrijfsleven van de risico's van illegale afvaltransporten.

Uiteindelijk ligt de verantwoordelijkheid om de wet te kennen en te volgen wel primair bij de bedrijven zelf.

4

Welke initiatieven om de illegale afvaltransporten aan te pakken wilt u in EU-verband nemen en met welke landen zal hier bilateraal over worden gesproken?

Binnen het cluster Transfrontier Shipment of Waste (TFS) van de Europese handhavingsvereniging IMPEL² lopen verschillende projecten die gericht zijn op het voorkomen van illegale afvalstromen. Nederland neemt hier actief aan deel. Deze projecten zijn onder andere: E-waste (elektronica-afval), Enforcement Actions II, autowrakken en inspectors exchange days. In het kader van deze projecten worden onder andere gezamenlijke inspecties uitgevoerd, guidelines ontwikkeld voor een uniforme interpretatie, kennis en ervaring uitgewisseld en inspectiemethoden ontwikkeld. Tevens ligt er een verzoek bij de Europese Commissie van Nederland en IMPEL-TFS om een high level management meeting te organiseren om meer draagvlak op hoog bestuurlijk en ambtelijk niveau te krijgen voor de handhaving van de EVOA. Dit is ook een van de aanbevelingen uit de rapportage van het project IMPEL-TFS Enforcement Actions I. Daarnaast neemt de VROM-Inlichtingen en Opsporingsdienst (VROM-IOD) van de VI deel aan een door de Franse gendarmerie geïnitieerd project wat gericht is op de informatie-uitwisseling over illegale afvaltransporten.

De landen waarmee Nederland met name bilateraal contact heeft, zijn België, Engeland en Duitsland. Met Engeland is inmiddels een samenwerkingsovereenkomst afgesloten. In deze overeenkomst zijn onder andere afspraken gemaakt over informatie-uitwisseling en het uitvoeren van gezamenlijke controles. Een vergelijkbare overeenkomstig met België wordt naar verwachting eind dit jaar afgesloten en met Duitsland begin volgend jaar.

5

Welke Nederlandse overheidsdiensten zijn bij het toezicht op de afvaltransporten betrokken en wat zijn hun rollen hier precies in? Overweegt u intensivering van het toezicht?

De EVOA is rechtstreeks werkende Europese regelgeving en daardoor voor elke lidstaat gelijk. De verantwoordelijkheid voor de eerstelijns handhaving ligt bij de VI. De VI is voor de EVOA-handhaving voor een groot deel afhankelijk van de inzet van haar handhavingpartners. Op het land en water zijn met name de IVW en de Politie (KLPD en Regiopolitie) actief bij

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2006–2007, 29 383, nr. 77, d.d. 27 april 2007.

² Deze EU vereniging voor Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL) is een internationale non-profit vereniging van de milieuthoriteiten van (kandidaat) lidstaten van de Europese Unie en EEA landen. De vereniging is de opvolger van het informele netwerk, dat bekend stond onder de naam IMPEL.

het toezicht op de afvaltransporten. De EVOA-controles worden integraal meegenomen in het reguliere werk van deze diensten. Deze diensten voeren zelfstandig, maar ook samen met de VI controles uit op de naleving van de afvalstoffenregelgeving. In de Rotterdamse haven (EU-buitengrens) worden de uitgaande afvaltransporten gecontroleerd door de Douane.

Met de Politie en de overige netwerkpartners wordt een landelijke structuur voor integrale transportcontroles opgezet, waarbij de aangehouden vrachtauto's in één keer op alle relevante aspecten worden gecontroleerd. De handhaving wordt zoveel mogelijk georganiseerd in samenhang met de frontoffices/inspectieloketten. Via het frontoffice wegvervoer zijn hierover afspraken gemaakt. Ook de ontwikkeling van het handhaving-instrumentarium, de informatie-uitwisseling en opleidingen worden hierbij meegenomen.

EVOA is één van de prioriteiten van het OM/Functioneel Parket, dat zich bezighoudt met de opsporing en de vervolging van overtredingen van de EVOA, maar niet met het toezicht. Bovendien is de EVOA één van de prioriteiten van de VROM-IOD. Dit jaar loopt er een aantal opsporingsonderzoeken tegen Nederlandse afvalhandelaren die tegen de regels afvalstoffen naar onder andere China en India hebben geëxporteerd.

Onder leiding van de VI is in 2005 het meerjarenprogramma handhaving EVOA gestart met als doel de naleving van de EVOA te verbeteren. Inmiddels is er veel gebeurd en blijkt de ingeslagen weg succesvol¹. Zoals in antwoord 3 aangeven zal er komend najaar een herhalingsonderzoek plaatsvinden naar de naleving van de regelgeving voor de export van afgedankte apparaten. Afhankelijk van de resultaten daarvan zal ik beslissen of intensievere handhaving noodzakelijk is.

Tenslotte merk ik nog op dat de Commissie Herziening Handhavingstelsel VROM-regelgeving, de Commissie Mans, in het rapport «De Tijd is Rijk»² ook in gaat op de problemen bij het toezicht op activiteiten die deel uitmaken van een ketenstructuur en daarmee de lokale en de regionale schaal ontstijgen. Een reactie op dit advies wordt de kamer in de loop van november 2008 aangeboden.

6

Kunt u bij deze afvaltransporten in Nederland specifiek aangeven om welke producten het wel en niet gaat?

Ik ga er vanuit dat u hierbij doelt op de transporten die zijn gecontroleerd tijdens het IMPEL-TFS Enforcement Actions I project. In het rapport is geen onderscheid gemaakt in afvalstromen per land. Bovendien zijn uitsluitend overtredingen door de diverse landen gerapporteerd. Hierbij moet een onderscheid gemaakt worden tussen illegale transporten en de lichtere (veelal administratieve) overtredingen. De meeste illegale afvaltransporten, in het kader van Enforcement Actions I, zijn aangetroffen bij de afvalstromen elektronica, autowrakken en kunststoffen.

7

Welke contacten zijn er met Aziatische landen om ook daar toezicht mogelijk te maken?

In mei jl. zijn er met de Chinese autoriteiten afspraken gemaakt over een samenwerkingproject met de VI. De uitvoering hiervan is inmiddels gestart. In augustus wordt een eerste bezoek aan India gebracht. Voornaamste doel is het opbouwen van een netwerk (contacten) om snel te kunnen verifiëren of bepaalde afvalstromen naar deze landen mogen

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 30 872, nr. 9, d.d. 22 april 2008.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 22 343, nr. 201 d.d. 10 juli 2008.

worden geëxporteerd en of deze bij een daar erkende verwerker terechtkomen. Dit met name om te voorkomen dat illegale afvalstromen in die landen terechtkomen en op een niet-duurzame en onveilige wijze worden verwerkt. Gekozen is voor China en India omdat er vanuit de EU veel afval naar die landen wordt geëxporteerd.

Daarnaast zijn er contacten met het Asian Network for Prevention of Illegal Transboundary Movement of Hazardous Waste.

8

Welke sancties zijn opgelegd bij geconstateerde overtredingen van de Europese regels?

Ik verwijs hierbij naar de beantwoording van vraag 2.

9

Was er bij de geconstateerde overtredingen sprake van afval uit Nederland of uit andere Europese landen?

Er was sprake van zowel afval uit Nederland als afval uit andere Europese landen.

10

Is er voldoende zicht op de afvalstromen uit Nederland?

Bij het houden van toezicht op afvalstromen wordt gebruik gemaakt van diverse databestanden (CBS, aangiftestand Douane, handhavinggegevens, vergunning en meldingsgegevens) en er worden wereldwijde afvalstoffenmarktverkenningen uitgevoerd om ook naar de toekomst toe steeds beter in te kunnen schatten waar de risico's (komen te) liggen. De kwaliteit van enkele informatiebronnen blijkt nog niet optimaal. Met name de aangifte gegevens die door bedrijven worden aangeleverd bij uitvoer uit de EU kunnen beter. Onderzocht zal worden hoe deze verbetering tot stand kan komen. Bij de grensoverschrijdende overbrenging van groene lijst stoffen binnen de EU ontbreekt het zicht, omdat hiervoor geen meldingen hoeven te worden gedaan. Tenslotte blijkt dat de afvalmarkt erg veranderlijk is en dat de grens tussen afval en product niet altijd scherp is.

11

Welke maatregelen kunt u nemen om het illegaal transport vanuit de Rotterdamse havens tegen te gaan?

De maatregelen en activiteiten die ik heb genoemd bij mijn antwoord op vraag 3 en 4 dienen uiteraard ook om de illegale transporten vanuit de Rotterdamse haven tegen te gaan. Daarnaast worden er risicoanalyses uitgevoerd om de controles zoveel mogelijk te kunnen richten. Met behulp van profielen, handmatige selecties en ad random controles wordt de handhavingcapaciteit zo efficiënt mogelijk ingezet. Het doel is om zoveel mogelijk te controleren daar waar de risico's het grootst zijn en er naleeftekorten zijn. De afspraken hierover zijn in een samenwerkingsconvenant met de Douane vastgelegd. Deze afspraken zijn niet beperkt tot de Rotterdamse haven, maar hebben betrekking op alle Nederlandse lucht-en zeehavens.

Omdat 50% van het afval dat Europa verlaat, Rotterdam als laatste haven heeft, is daar tot op heden relatief veel handavingsinspanning geleverd. Het streven is echter te komen tot gelijke handavingsdruk binnen Europa waardoor op termijn controle van transporten die uit een andere lidstaat via Rotterdam worden doorgevoerd, minder inspanning van Nederlandse handhavers zal vergen.

Ook vanuit het oogpunt van strafrechtelijke handhaving geldt dat er grote aandacht is voor de Rotterdamse haven. Dit blijkt mede uit het feit dat in deze regio de hoogste geldboetes voor EVOA-feiten worden opgelegd.

12

Is er sprake van dat in Europees verband op korte termijn gesproken zal worden over de problematiek rondom het illegale afval transport van afval? Zo, neen bent u voornemens dit onderwerp op de Europese agenda te zetten?

De Europese Commissie (EC) is op de hoogte van de resultaten van het project IMPEL-TFS Enforcement Action I. De EC heeft nog niet gereageerd op het rapport. Er zal door de VI nog een presentatie gegeven worden over de uitkomsten van Enforcement Actions aan het Europees Parlement (EP). Overigens heeft de PvdA-fractie van het EP inmiddels vragen gesteld aan de EC over het rapport. Verder heeft de EC toegezegd een vervolg project Enforcement Actions II te financieren. Daarnaast speelt binnen de EU een discussie over minimumcriteria voor (EVOA) inspecties.

13

Kunt u de cijfers en percentages van de verschillende inspecties extrapoleren naar de totale hoeveelheden transport en het aandeel van afval daarin? Kunt u dit doen in procenten en tonnages?

Omdat bij de selectie van de te controleren transporten, gebaseerd op een risicogestuurde benadering, veelal gefocust wordt op mogelijke illegale stromen, is extrapolatie naar de totale hoeveelheden niet mogelijk. De controleresultaten geven namelijk geen representatief beeld van alle afvaltransporten. Ook op basis van de resultaten van het IMPEL-TFS project Enforcement Actions I kunnen geen percentages en tonnages worden gegeven. Wel is gebleken dat van alle controles die uitgevoerd zijn in het kader van het project 15% in strijd met de regelgeving is.

14

Voor welke landen is illegaal afval bestemd? Is contact opgenomen met de landen van bestemming van het afval? Is met hen gekeken naar de definitieve eindbestemming van het afval? Voldeed die eindbestemming aan onze voorwaarden en eisen voor verwerking? Welke afspraken zijn gemaakt met deze landen om de illegale afvaltransporten te traceren en aan te pakken? Is daarbij onderscheid gemaakt tussen OECD landen en non-OECD landen?

Veel afvalstromen worden geëxporteerd naar China, India en West-Afrika. Daar kunnen ook illegale afvalstromen tussen zitten. Indien geconstateerd wordt dat afval illegaal wordt geëxporteerd en het betreft Nederlands afval, wordt het afval direct teruggestuurd naar de kennisgever/overtreder. Bij twijfel, bijvoorbeeld over de verwerking, wordt contact opgenomen met het land van bestemming. Aan de autoriteiten wordt gevraagd of zij het afval willen en kunnen ontvangen en of het naar een in dat land erkende verwerker gaat. Afhankelijk van de reactie gaat de export van het afval door of wordt het teruggestuurd naar de kennisgever. Indien het illegale afval uit een ander land afkomstig is, wordt het teruggestuurd naar het land van herkomst. Deze procedure is conform de EVOA, waarbij geen onderscheid gemaakt wordt tussen OECD- en niet-OECD landen.

Met een aantal landen waar veel afval naar toe gaat zoals China, India en West-Afrika, wil ik samenwerkingsverbanden opzetten, met als doel om deze procedure zo goed en snel mogelijk te laten verlopen en daarmee te voorkomen dat het afval daar op een niet-duurzame en onveilige wijze wordt verwerkt.

15

Wat is naar uw oordeel de kwaliteit van de inspectiediensten in de deelnemende landen? Kunt u per land een indicatie geven?

Een onderzoek naar de kwaliteit van de inspectiediensten van de deelnemende landen was geen doel van het project Enforcement Actions I. Tijdens het project is duidelijk naar voren gekomen dat de inspectiediensten in de deelnemende landen verschillend zijn georganiseerd. Daarnaast is een aantal landen relatief kort met de handhaving van de EVOA bezig en is het kennisniveau nog niet op peil. Ook zijn de bevoegdheden (geheel of gedeeltelijk) voor het handhaven van de EVOA niet altijd bij een inspectiedienst neergelegd. In het kader van het project was het makkelijker afspraken te maken met landen die de handhaving van de EVOA centraal hebben georganiseerd, zoals bijvoorbeeld Denemarken, Ierland, Portugal en Bulgarije. In de rapportage van het project IMPEL-TFS Enforcement Actions I wordt aanbevolen om elk land een inspectieplan te laten opstellen. In deze inspectieplan moet onder andere worden aangegeven welke inspecties worden uitgevoerd, wie betrokken worden en welke capaciteit daarvoor nodig is.

16

Op welke punten schiet «the enforcement of Waste Shipment regulation» te kort?

Zoals in de rapportage van het IMPEL-TFS project Enforcement Actions I is geconcludeerd, zijn er twee belangrijke tekortkomingen. Ten eerste is de EVOA in de verschillende landen nog niet geïnstitutionaliseerd; met andere woorden: de handhaving van de EVOA hangt vaak af van het enthousiasme van individuele inspecteurs. Ten tweede is er nog geen level playing field in Europa. Het verschil in handhavingniveau per land is groot. Dit komt deels door het ontbreken van geld, middelen en politieke steun. Voor meer conclusies verwijst ik u graag naar pagina 32 van de rapportage.

In het rapport worden meerdere aanbevelingen gedaan om de politieke, bestuurlijke en management steun te vergroten, een level playing field te creëren en worden aanbevelingen gedaan voor een vervolg van het project. Belangrijke conclusies zijn: organiseer een high level management meeting, ontwikkel een EVOA trainingsprogramma, ga zo snel mogelijk door met een vervolg project en activeer alle EU-landen.

17

Is op basis van de inspecties en historische gegevens een patroon te herkennen in afzenders, transporteurs en verwerkers die zich bezig houden met illegale praktijken? Speelt dit een rol in het bepalen van verdachte transporten? Op welke wijze worden die bedrijven en organisaties aangepakt?

Op basis van inspecties en historische gegevens zijn patronen te herkennen in het naleefgedrag van bepaalde doelgroepen. Deze informatie wordt meegenomen bij een uit te voeren risicoanalyse, op basis waarvan inspecties worden geprioriteerd. Zo nodig krijgen de betreffende doelgroepen extra aandacht. Bij geconstateerde overtredingen wordt volgens de vastgestelde VROM-Inspectieprocedure opgetreden. Bij het vermoeden van criminele organisaties wordt de VROM-IOD ingeschakeld.

18

Op welke wijze is de samenwerking tussen de inspectie in Nederlandse havens en Antwerpen en Hamburg verlopen? Welke lessen zijn geleerd en op welke wijze wordt vorm gegeven aan verbetering van de samenwerking?

In het kader van Enforcement Actions I hebben, niet alleen met de bovengenoemde landen, uitwisselingen tussen inspecteurs plaatsgevonden. Door deze uitwisselingen is kennis en informatie gedeeld en is de samenwerking versterkt.

Vanuit de bilaterale samenwerking met België is recentelijk een delegatie van Belgische overheden (Politie, Douane, federale overheid en de Procureur des Konings) die betrokken zijn bij de handhaving in en rond Antwerpen, op bezoek geweest bij de VI en de Douane. Ervaringen met (de opzet van) de handhaving zijn gedeeld en er zijn handboeken, cursus materialen en instructies uitgewisseld.

Een dergelijke samenwerking wordt ook met Duitsland opgezet.

19

Op welke wijze wordt continuïteit van de gezamenlijke inspecties gewaarborgd?

Op basis van de EVOA is samenwerking tussen landen verplicht. Met name binnen IMPEL-TFS wordt invulling gegeven aan deze samenwerking. De Europese Commissie heeft inmiddels toegezegd Enforcement Actions II te financieren. Ik acht dit soort projecten belangrijk omdat het creëren van een level playing field in Europa voor de handhaving van de EVOA een absolute noodzaak is.

Verder verwijs ik naar de beantwoording van vraag 4.

20

Hoe hoog was de financiële bijdrage van Nederland aan het project? Hoeveel is bijgedragen door de EU? Uit welke budgetten is dit vrijgemaakt?

Nederland heeft in 2007 € 132 000 bijgedragen aan het project. Dit geld komt uit het VI budget vrijgemaakt voor het Meerjarenprogramma handhaving EVOA. Daarnaast heeft de VI medewerkers ingezet voor de uitvoering van het project. De EU heeft de uitwisseling van inspecteurs gefaciliteerd. De hoogte van dat bedrag hiervoor is mij niet bekend. Ik acht dit soort projecten belangrijk. Daarom ondersteun ik de aanbeveling uit het project Enforcement Actions I om zo snel mogelijk te starten met het Enforcement Actions II project.

21

Kunt u aangeven waar de inspecties het meest efficiënt waren en waarom dit zo is? Hebben deze lessen consequenties voor vervolgp projecten?

De situatie in elk land is verschillend voor wat betreft de verkeersintensiteit, de hoeveelheid geëxporteerde of geïmporteerde afvalstoffen en het hebben of juist ontbreken van een grote haven of bewaakte grensovergangen. Door deze verschillen is de meest efficiënte inspectiemethode ook verschillend. Voor het vervolg project is daarom aanbevolen om deelnemende landen een inspectieplan te laten schrijven waarna de meest efficiënte inspectiemethode per land kan worden toegepast.

22

Wat is de reactie van de EU op de conclusies van dit project? Kunt u die reactie aan de Kamer doen toekomen?

Ik heb nog geen reactie van de EU gekregen op het rapport. Als de EU reageert dan zal deze reactie gestuurd worden naar IMPEL-TFS. Daarna zal ik u die reactie doen toekomen.

23

Om welke reden is het classificeren van banden en batterijen niet eenvoudig?

In Nederland is in de Wegen- en vervoerswet aangegeven welke profiel-diepte een band moet hebben. Als een band niet aan deze eisen voldoet is de band volgens de Nederlandse wetgeving een afvalstof. In veel andere landen is deze classificatie niet duidelijk in een wet opgenomen. Onder batterijen worden in dit geval accu's verstaan. Het probleem met accu's is dat moeilijk te controleren is of ze leeg of defect zijn. Indien een accu leeg is maar nog gebruikt kan worden als accu, is het vaak een product en geen afvalstof.

24

Acht u het wenselijk dat een nationale inspectie handhavende bevoegdheden krijgt in de landen van bestemming zodat onverantwoordelijke verwerking van afval aangepakt kan worden. Zo neen, waarom niet en hoe wordt dit toezicht dan wel verbeterd?

Ik acht dit niet wenselijk. Het druist in tegen het belangrijke concept van soevereiniteit van nationale staten. Handhaving is een soevereine taak. Het is op dit punt belangrijk om de verantwoordelijkheden scherp te stellen. De inspecties van de ontvangende landen zijn verantwoordelijk voor het toezicht op de afvalverwerkende inrichtingen in die landen. Over het milieuhygiënisch niveau van die verwerking zijn internationale en Europese afspraken gemaakt. Het is niet aan Nederland om toe te zien op de verwerking in andere landen. Los van de praktische onmogelijkheid hiervan, zou dit ingaan tegen de hierboven beschreven verantwoordelijkheden. Bovendien is het mijns inziens veel effectiever om de beperkt beschikbare handhavingcapaciteit in te zetten bij de «bron», namelijk bij de verscheping uit het land van herkomst.

Verbetering van het toezicht in andere landen probeer ik onder andere te bewerkstelligen door internationale samenwerking op het gebied van de milieuhandhaving – in bilateraal en multilateraal verband. Verder ben ik bereid om, bij duidelijke signalen, mijn buitenlandse collega's te vragen in eigen land aandacht te besteden aan meer toezicht op hun afvalverwerkende inrichtingen.

25

Op welke wijze moet volgens u de Top-Down support worden georganiseerd? Denkt u daarbij aan een Europees verband of aan bilaterale/multilaterale overeenkomsten? Welke rol spelen de inspecties in non-OECD landen hierin?

Voor een top-down support is het van belang om in Europees verband een high level management meeting te organiseren. Zoals ik in het antwoord op vraag 4 heb aangegeven, ligt hiervoor een verzoek bij de EC. Daarnaast wordt gewerkt aan samenwerkingsovereenkomsten met België en Duitsland. Met Engeland is al een overeenkomst afgesloten. Voor wat betreft niet-OECD landen wil ik samenwerkingsovereenkomsten sluiten met in eerste instantie China, India en West-Afrika (zie ook mijn antwoorden op vraag 7 en 14). Daarnaast wordt in INECE-verband een wereldwijd zeehavenproject gestart waaraan, volgens planning, diverse inspectiediensten en douanes van niet-OECD landen zullen deelnemen.