

## UITGEVOERD STAAT NETJES? DE CONTROLE OP DE UITVOER VAN AFVALSTOFFEN NAAR DERDE WERELDLANDEN: WETGEVING EN BELEIDSVOERING\*

MELISSA DE SCHUYTER<sup>a</sup> en JESSE LAMBRECHT<sup>b</sup>



---

\* Dit artikel is gebaseerd op de scriptie die in het academiejaar 2007-2008 over dit thema werd geschreven door Lic. MELISSA DE SCHUYTER in het kader van de ManaMa-opleiding "Milieusanering en Milieubeheer" (UGent). Om de leesbaarheid van de tekst te bevorderen, lijsten we hieronder de gebruikte afkortingen op:

AEEA	afgedankte elektrische en elektronische apparaten
BAN	Basel Action Network
BIM	Brussels Instituut voor Milieubeheer
CFK	chloorfluorkoolstofverbinding
DPE	Division de la Police de l'Environnement
EEA	elektrische en elektronische apparaten
EEG	Europese Economische Gemeenschap
EG	Europese Gemeenschap
ELV	end-of-life vehicles
EU	Europese Unie
EUDIN	European Data Interchange for Waste Notification
EVA	Europese Vrijhandelsassociatie
FLI	Federale Leefmilieu Inspectie
FOD	Federale Overheidsdienst
INECE	International Network for Environmental Compliance and Enforcement
MEP	Ministry of Environmental Protection
MI	Milieu-Inspectie
LNE	Departement Leefmilieu, Natuur en Energie van de Vlaamse overheid
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
OWD	Office Wallon des Déchets
TFS	Transfrontier Shipment
IMPEL	The European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law
IVW	Inspectie van Verkeer en Waterstaten
PCB	polychloorbifenyyl
VROM	Nederlandse Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

<sup>a</sup> Master in de biologie (UGent), Master in de milieusanering en het milieubeheer (UGent).

<sup>b</sup> Centrum voor Milieu- en Energierecht, UGent. Beide auteurs danken Dr. Carole M. BILLIET voor haar sturende opmerkingen bij eerdere versies van deze tekst.

# 1 INLEIDING

1. Wereldwijd blijft de productie van gevaarlijk en niet-gevaarlijk afval toenemen<sup>1</sup> en evenredig met deze stijgende productie neemt ook het grensoverschrijdend afvaltransport toe. Naar schatting ongeveer 15% van alle transportactiviteiten binnen de Europese Unie (EU) hebben betrekking op afval.<sup>2</sup> De *controle* op het legale en illegale transport van afval blijkt echter niet mee te evolueren met de toename ervan en schiet vaak tekort. Een groot deel van het afval wordt om economische redenen naar derde wereldlanden getransporteerd waar de wetgeving evenals de controle erop minder streng is. In die landen wordt het afval beschouwd als een waardevolle bron van ruw materiaal en/of een belangrijke bron van inkomen. In vele gevallen wordt de verwerking van afval in derde wereldlanden echter uitbesteed aan bedrijven die incompetent zijn.<sup>3</sup> De problematiek van de uitvoer van afval naar de derde wereld heeft de afgelopen jaren meermaals op media-belangstelling kunnen rekenen: tijdschriftartikels<sup>4</sup>, internet-sites<sup>5</sup> en TV-reportages<sup>6</sup> berichten over chemisch of elektronisch afval dat in Afrika wordt gedumpt en enorme milieu- en gezondheidsrisico's voor de plaatselijke bevolking creëert.

2. In dit artikel wordt getracht inzicht te verwerven in de controle die momenteel in België wordt uitgevoerd op het afvaltransport naar derde wereldlanden.

Hoewel ook de sturende wetgeving onderzocht wordt (Verordening nr. 1013/2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen<sup>7</sup> - hierna: Afvalverordening (2006)), ligt de nadruk hoofdzakelijk op

---

<sup>1</sup> Volgens een studie uitgevoerd door het Secretariaat van het Verdrag van Bazel werd er in het jaar 2001 door de EU-lidstaten 155 miljoen ton aan gevaarlijk en ander afval geproduceerd. Binnen de Europese Unie steeg de productie van gevaarlijk afval van 51 miljoen ton in 1997 tot 55 miljoen ton in 2003.

<sup>2</sup> In 2003 bedroeg de totale grensoverschrijdende trafiek van gevaarlijk afval vanuit de EU-lidstaten 8,6 miljoen ton. Daarvan werd 92% geëxporteerd naar andere EU-landen, 5% naar andere OESO-landen (zie verder) en 3% naar niet-OESO-landen. Wat betreft het afval dat in 2003 grensoverschrijdend getransporteerd werd binnen de EU, was 83% bestemd voor recyclage en 17% voor verwijdering. De verhouding recyclage/verwijdering blijft constant sinds 1997. Metaal en papier zijn de twee belangrijkste niet-gevaarlijke afvalstoffen die grensoverschrijdend getransporteerd worden vanuit de EU naar niet-EU-landen. In 2005 werd acht ton papier uitgevoerd en tien ton metaal. De meerderheid werd getransporteerd naar het Verre Oosten. C. FISCHER, N. HEDAL, R. CARLSEN, K. DOUJAK, D. LEGG, J. OLIVA, S. LÜDEKING SPARVATH, M. VIISIMAA, T. WEISSENBACH en M. WERGE, *Transboundary shipment of waste in the EU, Developments 1995-2005 and possible drivers*, European Topic Centre on Recourse and Waste Management 2008, [http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionetcircle/etc\\_waste/library?l=/working\\_papers/shipments290208pdf/EN\\_1.0&a=d](http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionetcircle/etc_waste/library?l=/working_papers/shipments290208pdf/EN_1.0&a=d)

<sup>3</sup> X., *IMPEL-TFS threat assessment project: the illegal shipment of waste among IMPEL member states, project report*, IMPEL 2005, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_threat\\_assess\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_threat_assess_report.pdf)

<sup>4</sup> o.m. R. SAUVILLER, "Dossier afvalmaffia: rijk en niet bepaald proper", *Humo* 2007, nr. 10/3522, 20-24.

<sup>5</sup> o.m. S.M. ENZLER, *Gifschepen: schoonmaken en afval dumpen*, Lenntech 2006, [www.lenntech.nl/gifschepen.htm](http://www.lenntech.nl/gifschepen.htm)

<sup>6</sup> o.m. VRANCKX, *Ons vuil in Afrika*, VRT, Canvas, 7 februari 2009.

<sup>7</sup> Verord. Europees Parlement en Raad nr. 1013/2006, 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen, *Pb. L.* 12 juli 2006, afl. 190, 1–98, zoals gewijzigd.

de beleidsmatige aspecten van deze problematiek: welke verschillende Belgische overheidsinstanties zijn hierbij betrokken en hoe verloopt de uitwerking van de controles in ons land in de praktijk? Er is ook oog voor resultaten van reeds uitgewerkte projecten met betrekking tot de grensoverschrijdende uitvoer van afvalstoffen. Op basis van deze informatie wordt getracht een antwoord te formuleren op volgende vragen:

- In welke mate bestaat er een inzicht in de problematiek?
- Welke factoren maken illegale grensoverschrijdende afvaltransporten mogelijk?
- Welke aspecten vereisen optimalisatie om illegale afvaltransporten naar derde wereldlanden tegen te gaan?

Voor het verzamelen van informatie werden diverse personen geïnterviewd die beroepsmatig betrokken zijn bij de controle op de uitvoer van afvalstoffen naar derde wereldlanden. Daarnaast werden verslagen van projecten, uitgevoerd in het kader van de controle op grensoverschrijdende afvaltransporten, en jaarverslagen geraadpleegd. Het onderzoek naar de bestaande wetgeving is gebaseerd op een literatuurstudie. Ook internetsites, boeken en artikels werden aangewend, voornamelijk ter aanvulling en verduidelijking van de hierboven vernoemde bronnen.

**3.** Dit artikel is opgebouwd uit zes delen. Deel 2 schetst een voorval uit de praktijk: in 2006 veroorzaakte het schip de Probo Koala een milieuschandaal in Ivoorkust.<sup>8</sup> Deel 3 heeft betrekking op de Europese wetgeving. De huidige afvaltransportwetgeving wordt besproken, aangevuld met een vergelijking met de voorheen geldende wetgeving en een korte bespreking van een aantal bijhorende verordeningen. Deel 4 bespreekt het IMPEL-TFS netwerk samen met de projecten die door hen, in het kader van grensoverschrijdend afvaltransport, werden uitgevoerd in de EU<sup>9</sup> en de daaruit bekomen conclusies. Deel 5 bespreekt de handhaving binnen België. In dit luik worden de verschillende betrokken instanties aangehaald, samen met

---

<sup>8</sup> Dergelijke schandalen doen ons terugdenken aan affaires zoals de zaak-Mellery in 1985, waarbij 17.000 ton sterk vervuilde grond uit Nederland via het Vlaamse Gewest in Wallonië werd gestort (P. MORRENS, *De golf en de zwemmer: bedenkingen bij de leefmilieuproblematiek*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1990, 136 p.). Waarschijnlijk mag er gesproken worden van een verschuiving van het probleem op geografisch vlak. Waar Wallonië door een minder strenge wetgeving tijdens de jaren '70 en '80 de sink was voor afval afkomstig uit Vlaanderen en Nederland, zijn nu de derde wereldlanden aan de buurt.

<sup>9</sup> De ruimere internationale samenwerking valt buiten de vraagstelling van dit artikel, maar vermeldenswaard is het International Network for Environmental Compliance and Enforcement (INECE). Dit is een (informeel) netwerk van vertegenwoordigers van de overheid, NGO's en internationale organisaties die allen in de praktijk werken rond toezicht op en handhaving van milieuwetgeving. Ook INECE is actief rond de problematiek van (illegale) afvaltransporten: in oktober 2008 werd de startvergadering gehouden van het door INECE opgerichte Seaport Environmental Security Network, dat tot doel heeft het grensoverschrijdend vervoer van afval via havens te controleren en te monitoren (Zie: <http://inece.org/seaport/>).

hun taken en realisaties. Eveneens wordt vermeld hoe de controles in praktijk worden uitgevoerd, hoe de communicatie tussen de verschillende instanties gebeurt en welke problemen zich stellen. Drie voorbeelden worden besproken ter illustratie, waarop finaal een besluit volgt (Deel 6). De tekst werd afgesloten op 31 juli 2009.<sup>10</sup>

## 2 TER ILLUSTRATIE: DE PROBO KOALA

4. De Probo Koala was een schip dat in 2006 in opdracht van de internationale oliehandelaar Trafigura vanuit Nederland 400.000 liter zwaar chemisch afval naar Ivoorkust transporteerde, waar het uiteindelijk door een Ivoriaans bedrijf op tien verschillende plaatsen nabij de stad Abidjan werd gedumpt. Zeven mensen stierven als gevolg van de vrijgekomen gassen en naar schatting 40.000 mensen kregen symptomen zoals diarree, misselijkheid, oogirritaties en ademhalingsproblemen. Het schandaal leidde tot heuse rellen en het aftreden van de Ivoriaanse regering. Pas twee weken nadat het drama zich had voltrokken kwam het nieuws ook bij ons terecht.

5. Oorspronkelijk was het de bedoeling om de lading, die door Trafigura als spoelwater werd omschreven, door een Amsterdams reinigingsbedrijf te laten verwerken. Omdat het spoelwater sterker dan normaal vervuild bleek te zijn, liep de kostprijs van de reiniging op tot 500.000 euro. Trafigura vond het voorgestelde bedrag te hoog en liet het spoelwater terugpompen op de Probo Koala. Vervolgens werd beslist om het afval aan een Nigeriaans bedrijf uit te besteden, maar ook dit bedrijf vroeg een te hoge prijs. Uiteindelijk werd een akkoord gesloten met een vergund Ivoriaans bedrijf dat de opdracht voor 15.500 euro zou volbrengen, maar dat later incompetent bleek voor deze taak.<sup>11</sup> In een rapport van een commissie die de feiten namens Ivoorkust onderzocht, wordt vermeld dat het Ivoriaanse afvalbedrijf vooraf aan twee medewerkers van Trafigura had gemeld dat het gif zou worden geloosd. Trafigura had er dus weet van dat het bedrijf de giftige afvalstoffen niet milieuvriendelijk zou verwerken.<sup>12</sup>

Uit onderzoek is gebleken dat het afval een ongewoon hoge concentratie aan waterstofsulfide bevatte, samen met grote hoeveelheden natronloog, organochloorverbindingen zoals PCBs en

---

<sup>10</sup> Alle interviews uit Deel 5 dateren evenwel uit het voorjaar 2008 en moeten met dit voorbehoud gelezen worden.

<sup>11</sup> R.W. POLAK, N.H. VAN DEN BIGGELAAR, N.M. DHONDT, Leden van de Vaste Kamercommissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer, Tweede Kamer der Staten Generaal, Juridische vragen over gebeurtenissen rond het schip Probo Koala, [www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf](http://www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf)

<sup>12</sup> X., *Rapport: Trafigura wist van gifdump*, NOS 2007, [www.nos.nl/nos/artikelen/2007/02/art000001C756ECA6B72A72.html](http://www.nos.nl/nos/artikelen/2007/02/art000001C756ECA6B72A72.html)

vluchtige verbindingen zoals benzeen en toluen. Op basis van deze vaststelling veronderstelt men dat het spoelwater vermengd werd met afgewerkte olie.<sup>13</sup> Uit een studie van VN-onderzoekers is gebleken dat het gif in Abidjan dezelfde samenstelling had als het afval dat in Amsterdam was aangeboden. Dit betekent dat het mengsel, dat niet overeenstemde met de officiële beschrijving, later niet meer extra is vervuild.<sup>14</sup> Trafigura houdt tot op heden vol dat hun afval de gezondheidsproblemen niet kan veroorzaken hebben en ontkent dan ook alle verantwoordelijkheid. Het bedrijf trof een schikking met de Ivoriaanse regering, naar eigen zeggen uit sympathie met de bewoners van de landen waarmee ze handel voert, en betaalde 152 miljoen euro als vergoeding voor de schoonmaakkosten.<sup>15</sup>

De afvalstoffen, afkomstig van de Probo Koala, werden door Trafigura beschreven als *slops*, dit is een mengsel van oliehoudende stoffen, waswater en natriumhydroxide, afkomstig van de normale werking van een schip. De handelingen met betrekking tot zulke afvalstoffen afkomstig van schepen worden gereguleerd door het internationale Marpol-Verdrag<sup>16</sup>. De bijlagen van dit Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen bevatten stringente voorschriften voor het operationeel door schepen te lozen stoffen die schadelijk kunnen zijn voor het mariene milieu. Voor (normale) slops bestaat volgens het Marpol-Verdrag geen afgifteplicht of meldingsplicht door de kapitein. Later kwam echter aan het licht dat het niet ging om een normale partij slops, zoals was aangekondigd, maar om een mengsel van slops en chemisch afval, dat wel diende aangegeven te worden.

6. Drie Nederlandse organisaties hadden in het kader van het Marpol-Verdrag algemene toezichtsbevoegdheden: de Inspectie van Verkeer en Waterstaten (IVW), de VROM-inspectie<sup>17</sup> en het College van Burgemeester en Wethouders (B&W) van Amsterdam. Ze hebben allen het

---

<sup>13</sup> S.M. ENZLER, *Gifschepen: schoonmaken en afval dumpen*, Lenntech 2006, [www.lenntech.nl/gifschepen.htm](http://www.lenntech.nl/gifschepen.htm)

<sup>14</sup> R.W. POLAK, N.H. VAN DEN BIGGELAAR, N.M. DHONDT, Leden van de Vaste Kamercommissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer, Tweede Kamer der Staten Generaal, Juridische vragen over gebeurtenissen rond het schip Probo Koala, [www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf](http://www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf)

<sup>15</sup> X., *Our news, Probo Koala updates, key facts*, Trafigura 2007, [www.trafigura.com/trafigura\\_news/probo\\_koala\\_updates.aspx](http://www.trafigura.com/trafigura_news/probo_koala_updates.aspx) Daarenboven begon het Britse advocatenkantoor *Leigh Day & Co.* in november 2006 in naam van duizenden Ivorianen een rechtszaak tegen Trafigura bij het High Court in London. In september 2009 troffen beide partijen uiteindelijk een schikking waarbij Trafigura meer dan 30 miljoen euro betaalt aan individuele slachtoffers (per persoon iets meer dan 1000 euro). X., *Firm agrees Ivorian waste payouts*, BBC News 2009, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8265193.stm>

<sup>16</sup> Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen van 2 november 1973, *International Legal Materials* 1973, Vol. 12, 1319, als gewijzigd bij het Protocol van 17 februari 1978, *International Legal Materials* 1978, Vol. 17, 546 (hierna: Marpol-Verdrag). Dit verdrag heeft als doel verontreiniging van het mariene milieu ten gevolge van lozing van schadelijke stoffen door schepen, voortvloeiend uit de normale exploitatie, terug te dringen en de vervuiling door toch nog optredende scheepsongevallen te beperken.

<sup>17</sup> VROM: Het Nederlandse Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer.

recht om inspecties en monsternames uit te voeren. De IVW heeft daarenboven ook het recht om schepen aan te houden.

Uit twee onderzoeksrapporten die n.a.v. deze gebeurtenissen zijn verschenen (resp. van de VROM-inspectie<sup>18</sup> en van de Commissie Hulshof<sup>19</sup>) blijken een aantal factoren het nemen van een juiste beslissing te hebben bemoeilijkt. De complexiteit van de regelgeving en de versnippering van het toezicht daarop, zijn de belangrijkste twee: geen van de betrokken handhavende partijen lijkt een volledig beeld te hebben gehad van de feiten, het toepasselijke juridische kader en de ter beschikking staande instrumenten voor de handhaving daarvan. De tijdsdruk is een derde factor die eventueel kan hebben meegespeeld. Er blijkt een spanningsveld te bestaan tussen de bescherming van milieubelangen en het behoud van een vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de haven. Uit deze rapporten kan niet worden afgeleid of het gebrek aan maatregelen te wijten was aan de overtuiging dat er geen aanleiding was op om te treden of eerder dat er geen bevoegdheid was om dit te doen. Vast staat dat er genoeg 'bijzondere omstandigheden' waren om over te gaan tot het uitvoeren van een inspectie en tot het nemen van monsters: onregelmatigheden (bv. de onvolledige en niet correcte aangifte van de (verontreinigde) slops aan boord van de Probo Koala)<sup>20</sup>, de stankhinder bij het overpompen en tenslotte de beslissing om de slops terug te pompen op het schip. Op het moment van terugpompen is de juridische aard van de slops veranderd: vanaf dan was er immers sprake van ingevoerde afvalstoffen<sup>21</sup>, waarop niet langer het Marpol-Verdrag maar de (vroegere) Verordening nr. 259/93 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap<sup>22</sup> (hierna: Afvalverordening (1993)) van toepassing is. Op basis van deze bijzondere omstandigheden hadden de betrokken instanties een beroep kunnen doen op hun toezichtsbevoegdheden om na te gaan of er geen bezwaren bestonden tegen het vertrek van de Probo Koala.

---

<sup>18</sup> Opgesteld op verzoek van de Nederlandse Tweede Kamer: X., *Probo Koala in Amsterdam, feitenrelaas en relevante wetgeving*, VROM 2006, <http://biodata.asp4all.nl/andreas/2006/09012f978023d951/09012f978023d951.pdf>

<sup>19</sup> Dit rapport werd in opdracht van de Gemeente Amsterdam opgemaakt en gaat in op drie vragen die voornamelijk betrekking hebben op het handelen van de Gemeente Amsterdam: J.H.B. HULSHOF, C.J. VAN DEN DRIEST, M.E.E. ENTHOVEN, *Rapport van bevindingen naar aanleiding van het onderzoek van de gang van zaken rond aankomst, verblijf en vertrek van de Probo Koala in juli 2006 te Amsterdam*, <http://amsterdam.nl/aspx/download.aspx?file=/contents/pages/21670/rapportcommissiehulshof.pdf>

<sup>20</sup> Het Nederlandse bedrijf dat de afvalstoffen primair zou verwerken meldde namelijk dat het niet ging om een normale partij slops, maar om verontreinigde slops.

<sup>21</sup> Een afvalstof is elke stof of elk voorwerp waarvan de houder zich ontdoet, voornemens is zich te ontdoen of zich moet ontdoen (art. 2, 1° Decr. VI. 2 juli 1981 betreffende de voorkoming en het beheer van afvalstoffen, BS 25 juli 1981, zoals gewijzigd (hierna: Afvalstoffendecreet).

<sup>22</sup> Verord. Raad nr. 259/93, 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap, *Pb. L.* 6 februari 1993, afl. 30, 1. Deze verordening werd op 12 juli 2007 vervangen door de Afvalverordening (2006).

Wat de IVW betreft, rijst de vraag in hoeverre de betrokken inspecteur op de hoogte was van bovenvermelde uitzonderlijke omstandigheden. Het rapport van de VROM-inspectie suggereert dat de inspecteur niet over alle informatie beschikte. Indien een onderzoek naar de samenstelling van de slops had uitgewezen dat de slops schadelijke stoffen bevatten waarvoor een afgifteplicht geldt, dan had de IVW de verplichting handhavend op te treden. In dat geval had het schip slechts kunnen vertrekken nadat de slops in de haven van Amsterdam waren afgegeven. De Tweede Kamer concludeerde dat de IVW wel degelijk had moeten optreden betreffende het gifschip.

Ook de VROM-inspectie had, na het terugpompen van de slops mogelijk kunnen ingrijpen in het kader van de Afvalverordening (1993), in samenwerking met de douane, de IVW en de politie. Bovendien had Trafigura, op grond van deze verordening, een kennisgevingsprocedure moeten starten.<sup>23</sup> Uit onderzoek door het Nederlandse Openbaar Ministerie (OM) is gebleken dat de staatssecretaris van het VROM de Tweede Kamer onjuist informeerde over de Probo Koala.<sup>24</sup> De lading werd als betrekkelijk onschadelijk beschreven, hoewel de Amsterdamse gemeentelijke milieudienst het schip al eerder aan de ketting wilde leggen nadat was geconstateerd dat de lading chemisch afval bevatte. Volgens de staatssecretaris was er “geen grond om het schip op te houden voor de VROM-inspectie”.<sup>25</sup> Het OM liet weliswaar toch monsters nemen van de slops maar de resultaten werden nooit afgewacht. Hierdoor kon het schip de haven verlaten zonder dat er een eenduidig oordeel was gegeven over de aard van de slops en daaraan gekoppeld de eventuele afgifteplicht op grond van het Marpol-Verdrag.<sup>26</sup> Het OM had juridische middelen kunnen gebruiken om beslag te leggen op het schip en zijn lading, maar hield het bij een verzoek aan de IVW om een melding in de Port State Control<sup>27</sup>-database te plaatsen. Op die manier werd een controle in een volgende haven gestimuleerd. De melding werd uitgevoerd

---

<sup>23</sup> R.W. POLAK, N.H. VAN DEN BIGGELAAR, N.M. DHONDT, Leden van de Vaste Kamercommissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer, Tweede Kamer der Staten Generaal, Juridische vragen over gebeurtenissen rond het schip Probo Koala, [www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf](http://www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf)

<sup>24</sup> X., *Staatssecretaris Van Geel van Milieu? Of van gifschepen!*, Dwarslezing 2006, <http://dwarslezing.blogspot.com/2006/09/staatssecretaris-van-geel-van-milieu.html>; X., *Van Geel erkent fouten met gifschip Probo Koala*, NRC Handelsblad 2006, [www.nrc.nl/binnenland/article1753708.ece/Van-Geel-erkent-fouten-met-gifschip-Probo-Koala](http://www.nrc.nl/binnenland/article1753708.ece/Van-Geel-erkent-fouten-met-gifschip-Probo-Koala)

<sup>25</sup> X., *Staatssecretaris Van Geel van Milieu? Of van gifschepen!*, Dwarslezing 2006, <http://dwarslezing.blogspot.com/2006/09/staatssecretaris-van-geel-van-milieu.html>

<sup>26</sup> R.W. POLAK, N.H. VAN DEN BIGGELAAR, N.M. DHONDT, Leden van de Vaste Kamercommissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer, Tweede Kamer der Staten Generaal, Juridische vragen over gebeurtenissen rond het schip Probo Koala, [www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf](http://www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf)

<sup>27</sup> Port State Control (havenstaat controle) staat voor de controle van buitenlandse schepen in nationale havens, waaraan Canada als enig niet-Europees land meedoet. In Nederland is de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) hiervoor verantwoordelijk.

maar de havenbeheerder kon het vertrek van de Probo Koala enkel weigeren indien de Port State Control dat verzocht. Aangezien dat in deze zaak niet het geval was oordeelden zowel de Commissie Hulshof als het College van B&W dat Amsterdam geen wettelijke bevoegdheid had om het vertrek te verhinderen.<sup>28</sup>

Wat de *Amsterdamse overheden en controlediensten* betreft, oordeelde de Commissie Hulshof in december 2006 dat deze fouten hebben gemaakt bij de afhandeling van de lading. De gemeente mocht geen toestemming geven om het geloste afval terug te pompen op de Probo Koala. Als verzachtende omstandigheden gaf de commissie aan dat de Nederlandse wetgeving over scheepsafval, evenals de Europese regels en het Marpol-Verdrag zeer complex, onduidelijk en daarom gebrekkig zijn. De minister van Verkeer en Waterstaat daarentegen vindt niet dat de regelgeving gebrekkig is maar hecht wel belang aan een vereenvoudiging. Omdat de commissie niet bekend is met andere situaties waarbij sprake was van terugpompen van scheepsafval werd de situatie dan ook bestempeld als uniek.

7. Zowel de commissie als de staatssecretaris van de VROM benadrukken dat het contact tussen de verschillende rijksoverheden moet uitbreiden. De fout moet volgens hen niet gezocht worden op individueel niveau maar eerder op netwerkniveau. De staatssecretaris van het VROM beschouwt de werking van de betrokken Amsterdamse inspectiediensten en de samenwerking met andere betrokkenen als voldoende voor wat betreft de gewone zaken maar niet adequaat voor bijzondere omstandigheden zoals bij de Probo Koala. Er wordt dan ook aangestuurd op verbeteringen zowel betreffende de samenwerking als wat betreft de eenduidigheid en de praktische toepasbaarheid van de regelgeving.<sup>29</sup>

### 3 EUROPESE WETGEVING

8. Dit deel behandelt de relevante wetgeving met betrekking tot de controle op de uitvoer van afvalstoffen naar derde wereldlanden.<sup>30</sup> Eerst wordt de nieuwe moederverordening

---

<sup>28</sup> X., *Probo Koala: De feiten*, NOS 2007, [www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2006/9/28/Probokoala\\_tijdlijn.html](http://www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2006/9/28/Probokoala_tijdlijn.html)

<sup>29</sup> P.L.B.A. VAN GEEL, *Brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot de Probo Koala*, VROM 2006, [www.vrom.nl/get.asp?file=docs/kamerstukken/Tue19Dec20060910420100/SAS2006338825BriefinzakeproboKoala\(2\).doc](http://www.vrom.nl/get.asp?file=docs/kamerstukken/Tue19Dec20060910420100/SAS2006338825BriefinzakeproboKoala(2).doc)

<sup>30</sup> De specifieke wetgevingen voor de overbrenging van (1) radioactieve afvalstoffen, (2) niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten, (3) afvalstoffen die aan boord van voertuigen, treinen, vliegtuigen en



besproken, waarbij deze ter illustratie op de casus van de Probo Koala wordt toegepast. We gebruiken dus een fictie: de casus van de Probo Koala deed zich immers voor toen de oude Afvalverordening (1993) nog van kracht was. Daarna wordt de nieuwe verordening vergeleken met de vroegere verordening. Tot slot volgt een overzicht van een aantal relevante bijkomende verordeningen.

### 3.1 Afvalverordening (2006)<sup>31</sup>

9. De uitvoer van afvalstoffen naar derde wereldlanden valt onder de *Afvalverordening (2006)*.<sup>32</sup> De EU heeft deze verordening opgesteld als een systeem om de transporten van afvalstoffen op te opvolgen en te controleren. Zij heeft betrekking op de landen van de EU, de Europese Vrijhandelsassociatie<sup>33</sup> (EVA), de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling<sup>34</sup> (OESO) en derde landen die deel uitmaken van het Verdrag van Bazel<sup>35</sup>. Deze verordening is van toepassing op de overbrenging van afvalstoffen tussen lidstaten (binnen de Gemeenschap<sup>36</sup> of met doorvoer via derde landen<sup>37</sup>), de overbrenging van afvalstoffen die uit derde landen in de Gemeenschap worden ingevoerd, de overbrenging van afvalstoffen die uit de Gemeenschap naar derde landen worden uitgevoerd en de overbrenging van afvalstoffen

---

schepen zijn ontstaan en (4) afvalstoffen die door gewone exploitatie van schepen en offshore-platforms zijn ontstaan, worden in deze scriptie achterwege gelaten (Zie art. 1, 3 Afvalverordening (2006)).

<sup>31</sup> Over deze verordening: J. JANS en H. VEDDER, *European environmental law*, Groningen, Europa Law Publishing, 2008, 438-445; R. BURNETT-HALL, B. JONES, V. FOGLEMAN, D. HART, M. BEDFORD, C. CROSS, P. DAVIES, M. DONMALL, R. ENGLISH, M. GREKOS, R. GROUND en J. HYAM, *Burnett-Hall on environmental law*, Londen, Sweet & Maxwell, 2009, 827-840; E. DE PUE, L. LAVRYSEN en P. STRYCKERS, *Milieuzakboekje 2008*, Mechelen, Kluwer, 2008, 531-536; P. MORRENS en P. DE BRUYCKER, *Afvalgids 2008-2009*, Mechelen, Kluwer, 2008, 68-73.

<sup>32</sup> Verord. Europees Parlement en Raad nr. 1013/2006, 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen, *Pb. L.* 12 juli 2006, afl. 190, 1–98. Sinds haar inwerkingtreding in 2007 werd de Afvalverordening (2006) reeds vijfmaal gewijzigd: het ging daarbij om een wijziging van bijlagen I A, I B, VII en VIII, rekening houdende met de technische vooruitgang (Verord. nr. 1379/2007); om een wijziging ter aanvulling van bijlage IC over specifieke instructies voor het invullen van de kennisgevings- en vervoersdocumenten (Verord. nr. 669/2008); om aanpassingen inzake de regelgevingsprocedure (Verord. nr. 219/2009); om een wijziging van bijlagen III A en VI met het oog op aanpassing aan de technische en wetenschappelijke vooruitgang (Verord. nr. 308/2009); en tenslotte om een wijziging om de overbrenging van CO<sub>2</sub> met het oog op geologische opslag, uit te sluiten van het toepassingsgebied van de Verordening (Richtlijn 2009/31).

<sup>33</sup> De EVA-landen zijn: Noorwegen, IJsland, Liechtenstein en Zwitserland.

<sup>34</sup> De 30 OESO-landen zijn: Australië, België, Canada, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Japan, Luxemburg, Mexico, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Turkije, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, IJsland, Zuid-Korea, Zweden en Zwitserland.

<sup>35</sup> Verdrag van Bazel van 22 maart 1989 inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, *International Legal Materials* 1989, Vol. 28, 656. Momenteel zijn 172 landen partij bij het Verdrag van Bazel. Derde landen die partij zijn bij het Verdrag van Bazel, maar geen deel uitmaken van de EU, OESO of EVA, noemen we in deze context *Bazel-landen*.

<sup>36</sup> Alle EU-lidstaten.

<sup>37</sup> Een niet-EU-land.

tussen derde landen met doorvoer via de Gemeenschap (art. 1, lid 2 Afvalverordening (2006)). Ze is van kracht sinds 12 juli 2007 en vervangt de Afvalverordening (1993).<sup>38</sup> Het hoofddoel van de verordening is de bescherming van het milieu. De effecten op de internationale handel die met de verordening worden bekomen, zijn van bijkomend belang.<sup>39</sup>

*In het geval van de Probo Koala was er sprake van een overbrenging van afvalstoffen uit de Gemeenschap naar een Bazel-land: Ivoorkust is een niet-OESO-land dat partij is bij het Verdrag van Bazel.*<sup>40</sup>

De Afvalverordening (2006) bepaalt verschillende procedures en controleregelingen voor de overbrenging van afvalstoffen op basis van een aantal aspecten: het soort afval dat wordt getransporteerd, de herkomst, de bestemming, de route van de overbrenging en de behandeling die het afval op de plaats van bestemming zal ondergaan (art. 1, lid 1 Afvalverordening (2006)). Er wordt een onderscheid gemaakt tussen afvalstoffen die bestemd zijn voor nuttige toepassing en de afvalstoffen die bestemd zijn voor verwijdering. De afvalstoffen worden opgedeeld in twee lijsten, overeenkomstig het Verdrag van Bazel. De *groene lijst* bevat de niet-gevaarlijke afvalstoffen samen met de afvalstoffen waarvan de overbrenging weinig risico inhoudt. In de *oranje lijst* staan zowel de gevaarlijke afvalstoffen als de afvalstoffen waarvan de overbrenging meer risico inhoudt.<sup>41</sup> Tenslotte bevat de verordening als bijlage een lijst met afvalstoffen die niet mogen worden uitgevoerd naar niet-OESO-landen (Bijlage V, Afvalverordening (2006)).

*Uit onderzoek is gebleken dat de afvalstof die door de Probo Koala werd getransporteerd onder meer afgewerkte olie en organochloorverbindingen bevatte. Deze twee stoffen zijn opgenomen in de lijst met afvalstoffen die niet mogen worden uitgevoerd naar niet-OESO-landen, zoals Ivoorkust. De overbrenging had dus in geen geval mogen plaats vinden.*

De nieuwe verordening onderscheidt slechts twee procedures: de procedure van *algemene informatieverplichting* en de procedure van *voorafgaande schriftelijke kennisgeving*. Specifieke aanpassingen zijn uitgewerkt voor de uitvoer naar niet EU-landen (art. 3, Afvalverordening (2006)). Deze procedures en aanpassingen zullen hieronder worden besproken.

---

<sup>38</sup> Verord. Raad nr. 259/93, 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap, *Pb. L* 6 februari 1993, afl. 30, 1–28.

<sup>39</sup> E. DE PICKER, *Handleiding grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen*, OVAM 2007, [www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302](http://www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302)

<sup>40</sup> Onder een *Bazel-land* verstaan we een derde land dat partij is bij het Verdrag van Bazel, maar geen deel uitmaakt van de EU, OESO of EVA.

<sup>41</sup> Beide lijsten zijn verder opgedeeld in twee delen, een deel dat de afvalstoffen bevat die zijn opgenomen in het Verdrag van Bazel en een deel dat enkele OESO-codes bevat (Bijlage III & IV, Afvalverordening (2006)).

**Tabel 1: Schematische voorstelling van de procedures voor de overbrenging van afvalstoffen**

Soort afvalstof	Nuttige toepassing	Verwijdering
Ongevaarlijke afvalstof (groene lijst afvalstof)	Algemene informatieverplichting <sup>42</sup>	Kennisgeving <sup>43</sup>
Gevaarlijke/semi-gevaarlijke afvalstof (oranje lijst afvalstof)	Kennisgeving <sup>44</sup>	Kennisgeving <sup>45</sup>

### 3.1.1 Algemene informatieverplichtingen

**10.** Voor ongevaarlijke afvalstoffen (beschreven in de groene lijst) die bestemd zijn voor nuttige toepassing<sup>46</sup> geldt een *algemene informatieverplichting*. Opdat de transporten beter zouden kunnen worden opgevolgd, dient de opdrachtgever ervoor te zorgen dat de afvalstoffen vergezeld gaan van bepaalde informatie en documentatie. Voordat de overbrenging wordt uitgevoerd, moet de opdrachtgever van de overbrenging een *document*<sup>47</sup> ondertekenen, dat ook ondertekend moet worden door de inrichting waar de nuttige toepassing zal gebeuren, op het moment dat deze de afvalstoffen ontvangt. Bovendien moet er tussen de opdrachtgever en de ontvanger een (bij de aanvang van de overbrenging) juridisch bindend *contract* worden opgesteld, dat een verplichting bevat waarbij de opdrachtgever of de ontvanger in een aantal gevallen de afvalstoffen moet terugnemen of zorgen dat ze op een andere wijze nuttig worden toegepast.<sup>48</sup> Op vraag van de bevoegde autoriteiten moet de opdrachtgever of de ontvanger een kopie van het contract kunnen verstrekken. Het document kan door die autoriteiten gebruikt worden voor controle, handhaving, planning en statistische doeleinden (art. 18, Afvalverordening (2006)). Afvalstoffen die vermeld worden op de groene lijst mogen tijdens de overbrenging niet gemengd worden met andere afvalstoffen (art. 19, Afvalverordening (2006)).

<sup>42</sup> Omvat naast de documentatie en informatie over de betreffende afvalstof ook een contract dat is afgesloten tussen de opdrachtgever en de ontvanger.

<sup>43</sup> Omvat een kennisgevingsdocument, een vervoersdocument, een contract dat is afgesloten tussen de opdrachtgever en de ontvanger en een bewijs van de storting van de borgsom (of bankgarantie).

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> Nuttige toepassing: een handeling als omschreven in artikel 1, lid 1, onder f), van Richtlijn 2006/12/EG (art. 2, lid 6 Afvalverordening (2006)).

<sup>47</sup> De inhoud en vorm van het document zijn vastgesteld in artikel 18 van de verordening. Het document mag zelfstandig opgesteld worden maar kan ook worden opgehaald op de site van de OVAM.

<sup>48</sup> Dit is het geval bij onvolledige overbrenging of nuttige toepassing, of indien de ontvanger stelt dat de overbrenging of de nuttige toepassing niet kan uitgevoerd worden zoals gepland, of indien een illegale overbrenging heeft plaatsgevonden. Indien nodig dient gezorgd te worden voor tussentijdse opslag van de afvalstoffen.

### 3.1.2 Kennisgeving

11. Als er sprake is van gevaarlijk of semi-gevaarlijk afval (beschreven in de oranje lijst) voor nuttige toepassing of in het geval van ongevaarlijke afvalstoffen die bestemd zijn voor verwijdering<sup>49</sup>, moet een *voorafgaande schriftelijke kennisgeving* gebeuren en *toestemming* worden verkregen.<sup>50</sup> De overbrenging mag pas voltrokken worden als de bevoegde autoriteiten van zowel het land van verzending, het land van bestemming als het land van doorvoer hun toestemming hebben verleend.

De kennisgeving moet vergezeld gaan van een *contract* over de nuttige toepassing of de verwijdering van de afvalstoffen dat moet worden afgesloten tussen de kennisgever<sup>51</sup> en de ontvanger<sup>52</sup> en dat bindend moet zijn op het moment van de kennisgeving. Het contract moet gelden voor de ganse duur van de overbrenging en dient een aantal verplichtingen te bevatten.<sup>53</sup> De kennisgever moet het volledige transport tot en met de uiteindelijke verwerking van het afval dekken door een borgsom te storten of door een gelijkwaardige verzekering af te sluiten.<sup>54</sup> Net zoals bij de informatieverplichting, mogen de op het kennisgevingsdocument vermelde afvalstoffen niet worden gemengd met andere afvalstoffen.

*Gesteld dat de afvalstof aanwezig op de Probo Koala mocht worden overgebracht naar Ivoorkust, dan had Trafigura (na het terugpompen van de lading op het schip) verplicht een kennisgevingsprocedure moeten doorlopen omdat de 'slops' bestemd waren voor verwijdering. De Probo Koala had pas uit Amsterdam mogen vertrekken als zowel het land van verzending (Nederland), het land van bestemming (Ivoorkust) en de landen van doorvoer hun toestemming hadden verleend. Daarbij hadden zowel Trafigura als het Ivoriaanse bedrijf van ontvangst het bijhorende contract*

---

<sup>49</sup> Verwijdering: een handeling als omschreven in artikel 1, lid 1, onder e), van Richtlijn 2006/12/EG (art. 2, lid 4 Afvalverordening (2006)).

<sup>50</sup> Naast de afvalstoffen van de oranje lijst moet ook een kennisgeving worden uitgevoerd voor de afvalstoffen die niet onder een code van de groene of de oranje lijst zijn terug te vinden en mengsels die niet onder één code van de groene of de oranje lijst vallen binnen de sectie nuttige toepassing (art. 3, lid 1 Afvalverordening (2006)).

<sup>51</sup> Kennisgever: in geval van overbrenging vanuit een lidstaat, de onder de rechtsmacht van die lidstaat vallende natuurlijke of rechtspersoon die voornemens is de afvalstoffen over te brengen of te laten overbrengen en gehouden is door de kennisgevingsplicht (art. 2, lid 15 Afvalverordening (2006)).

<sup>52</sup> Ontvanger: de persoon of onderneming onder de rechtsmacht van het land van bestemming naar wie of waarnaar de afvalstoffen voor nuttige toepassing of verwijdering worden overgebracht (art. 2, lid 14 Afvalverordening (2006)).

<sup>53</sup> De eerste verplichting houdt in dat de kennisgever de afvalstoffen moet terugnemen indien de overbrenging dan wel de nuttige toepassing of de verwijdering niet op geplande wijze is voltooid, ook als er sprake is van een illegale overbrenging. De tweede verplichting luidt dat de ontvanger de afvalstoffen dient te verwijderen of nuttig toe te passen in het geval van illegale overbrenging waarvoor de ontvanger verantwoordelijk is. Tenslotte dient bepaald te worden dat de verwerkingsinrichting een verklaring moet verstrekken waarin wordt beschreven dat de afvalstoffen conform de kennisgeving en de voorschriften van de verordening zijn verwerkt (art. 5, Afvalverordening (2006)).

<sup>54</sup> Een bewijs daarvan moet toegevoegd worden aan het kennisgevingsdocument (art. 4, 5 Afvalverordening (2006)). De borgsom dient in principe juridisch bindend te zijn op het moment van de kennisgeving (art. 6, 3 Afvalverordening (2006)). Deze bankgarantie is een reden waarom vele bedrijven een kennisgeving proberen te vermijden.

*moeten ondertekenen en had Trafigura een borgsom moeten storten of een gelijkwaardige verzekering moeten afsluiten die het volledige transport en de uiteindelijke verwerking dekte.*

Voor het opstellen van een kennisgeving moet een *kennisgevingsdocument* en een *vervoersdocument* worden aangevraagd (art. 4, Afvalverordening (2006)).<sup>55</sup> Eens het land van verzending de kennisgeving heeft onderzocht<sup>56</sup> en goedgekeurd<sup>57</sup>, stuurt zij binnen de drie dagen de kennisgeving naar de andere betrokken landen en het land van bestemming (art. 7, Afvalverordening (2006)).<sup>58</sup> Eens deze kennisgeving door de autoriteit van bestemming als 'volledig' wordt beschouwd<sup>59</sup>, moet zij, eveneens binnen de drie werkdagen, een ontvangstbevestiging sturen naar de kennisgever en een kopie van dit document naar de overige autoriteiten. De autoriteiten hebben tot dertig dagen na de verzending van de ontvangstbevestiging de tijd om een besluit te nemen met betrekking tot de overbrenging: dit kan een bezwaar zijn of een toestemming al dan niet met voorwaarden (art. 8, Afvalverordening (2006)).<sup>60</sup>

De schriftelijke toestemming voor een geplande overbrenging is in principe tot één kalenderjaar na afgifte geldig.<sup>61</sup> De toestemming kan echter door een bevoegde autoriteit worden ingetrokken wanneer deze er kennis van krijgt dat:

---

<sup>55</sup> De documenten worden door een bevoegde autoriteit van verzending verschaft en voorzien van een uniek nummer. Wanneer afvalstoffen worden uitgevoerd vanuit het Vlaamse Gewest dienen de documenten te worden aangevraagd aan de dienst Europa binnen de OVAM. E. DE PICKER, *Handleiding grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen*, OVAM 2007, [www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302](http://www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302)

<sup>56</sup> Om de kennisgevingsprocedure te kunnen starten, moet de kennisgeving correct en volledig verricht zijn. Indien dit niet het geval is, kan de autoriteit van verzending, drie werkdagen na ontvangst van de kennisgeving, bijkomende informatie vragen (art. 7, lid 2 Afvalverordening (2006)). De autoriteit van verzending is in het geval van uitvoer vanuit het Vlaamse Gewest eveneens de OVAM.

<sup>57</sup> Eens de kennisgeving door de autoriteit van verzending als correct wordt beschouwd, zijn er twee scenario's mogelijk: de autoriteit kan besluiten de kennisgeving niet verder te behandelen indien zij bezwaren heeft tegen de overbrenging of de autoriteit kan binnen de drie werkdagen een kopie van de kennisgeving naar de bevoegde autoriteiten van het land van bestemming en de landen van doorvoer sturen. In het laatste geval moet de autoriteit van verzending de kennisgever op de hoogte brengen van de doorzending (art. 7, Afvalverordening (2006)).

<sup>58</sup> De autoriteiten van het land van bestemming en van de landen van doorvoer kunnen op hun beurt aanvullende informatie vragen.

<sup>59</sup> Met andere woorden: als zowel het kennisgevingsdocument als het vervoersdocument alle voorgeschreven informatie bevat en als de eventuele aanvullende informatie en documentatie zijn verstrekt.

<sup>60</sup> De autoriteiten van verzending en bestemming moeten het besluit schriftelijk doorgeven. De autoriteiten van doorvoer, daarentegen, kunnen een stilzwijgende goedkeuring verlenen. Deze schriftelijke toestemming moet worden vergezeld van het ingevulde en afgestempelde of ondertekende kennisgevingsformulier. Indien bezwaar wordt gemaakt door een autoriteit mag het transport niet worden uitgevoerd. In geval van bezwaar moet de reden worden meegedeeld. Als de kennisgever het probleem dat aanleiding gaf tot het bezwaar kan oplossen binnen de dertig dagen, kan de overdracht nog worden uitgevoerd, mits schriftelijke mededeling van de opheffing van het bezwaar aan alle betrokken autoriteiten (art. 9, Afvalverordening (2006)).

<sup>61</sup> Tenzij door de betrokken autoriteiten een kortere termijn is vastgelegd, of een latere datum op het kennisgevingsdocument is vermeld.

- (1) de samenstelling van de afvalstof niet overeenstemt met wat in de kennisgeving is vermeld;
- (2) de voorwaarden voor de overbrenging niet worden nageleefd;
- (3) de afvalstoffen niet conform de vergunning van de inrichting waarin de genoemde handeling plaatsvindt nuttig worden toegepast of verwijderd;
- (4) als de afvalstoffen die zullen worden of reeds zijn overgebracht, nuttig zijn toegepast of verwijderd op een wijze die niet overeenstemt met de in het kennisgevings- en vervoersdocument vermelde informatie (art. 9, lid 8, Afvalverordening (2006)).

*Als we fictief stellen dat Trafigura een kennisgeving had uitgevoerd en toestemming had gekregen voor de overbrenging van de slops vanuit Amsterdam naar het Ivoriaanse bedrijf, dan hadden de bevoegde autoriteiten deze toestemming kunnen intrekken. Bijvoorbeeld als ze er weet van hadden gekregen dat de samenstelling van de afvalstoffen in werkelijkheid niet overeenstemde met wat in de kennisgeving werd vermeld.*

Iedere overbrenging van gevaarlijk of semi-gevaarlijk afval voor nuttige toepassing of van andere afvalstoffen die bestemd zijn voor verwijdering, moet vergezeld gaan van een *vervoersdocument*<sup>62</sup> en de kopieën van het kennisgevingsdocument met de schriftelijke toestemmingen en de voorwaarden van de verschillende autoriteiten.

Eens de nuttige toepassing of de verwijdering is voltooid, maximum één kalenderjaar<sup>63</sup> na de ontvangst van de afvalstoffen door de inrichting, heeft de ontvanger dertig dagen de tijd om dat te bevestigen. De bevestiging gebeurt door het vervoersdocument verder in te vullen, te ondertekenen en een kopie te verzenden naar de kennisgever en de andere betrokken autoriteiten (art. 15, Afvalverordening (2006)). Eens de autoriteit van verzending deze bevestiging heeft ontvangen, kan de bankgarantie worden gelost (art. 6, lid 5 Afvalverordening (2006)).

De kennisgever heeft ook de mogelijkheid om een algemene kennisgeving voor *verscheidene transporten* in te dienen. Dit kan enkel als de afvalstoffen van elk transport in essentie soortgelijke fysische en chemische eigenschappen hebben, naar dezelfde ontvanger en

---

<sup>62</sup> Het vervoersdocument moet door alle betrokken ondernemingen ondertekend worden en een kopie moet bewaard worden. De kennisgever vult het vervoersdocument in zodra hij de toestemming van alle bevoegde autoriteiten heeft ontvangen. Een kopie van het door hem ingevulde document dient ten minste drie werkdagen voor aanvang van de overbrenging te worden gezonden naar alle betrokken autoriteiten en de ontvanger. De ontvanger heeft tot drie dagen na de ontvangst van de afvalstoffen de tijd om het vervoersdocument in te vullen en een kopie terug te sturen naar de kennisgever en de betrokken autoriteiten.

<sup>63</sup> De betrokken bevoegde autoriteiten kunnen in een kortere termijn voorzien (art. 9, lid 7, Afvalverordening (2006)).

dezelfde inrichting worden getransporteerd en dat telkens via dezelfde route van overbrenging (art. 13, Afvalverordening (2006)).

*Wijzigingen* met betrekking tot het transport eens de toestemming reeds is verleend, moeten door de kennisgever aan de betrokken autoriteiten en de ontvanger worden meegedeeld, indien mogelijk voor de aanvang van de overbrenging. Een nieuwe kennisgeving is vereist als de bevoegde autoriteiten van oordeel zijn dat de wijziging dat noodzakelijk maakt of indien, als gevolg van deze wijziging, andere<sup>64</sup> bevoegde autoriteiten bij het dossier worden betrokken. (art. 17, Afvalverordening (2006)).

*De uitvoering van een nieuwe kennisgeving was ook in het geval van de Probo Koala een vereiste geweest. Na het terugpompen van de slops op het schip was het primair de bedoeling om deze te laten verwerken in een Nigeriaans bedrijf. Pas later, reeds aangekomen in Nigeria, werd op basis van de kostprijs beslist om de opdracht uit te besteden aan een Ivoriaans bedrijf. Door deze beslissing raakte minimaal één nieuwe autoriteit betrokken, namelijk de bevoegde autoriteit van Ivoorkust.*

In het geval van een *voorlopige* nuttige toepassing of verwijdering zijn de voorschriften gelijkaardig aan deze die betrekking hebben op een finale nuttige toepassing of verwijdering.<sup>65</sup>

### **3.1.3 Algemene administratieve bepalingen**

**12.** De verordening bevat eveneens een aantal administratieve bepalingen m.b.t. de hierboven vermelde documenten<sup>66</sup> en procedures<sup>67</sup>.

---

<sup>64</sup> I.e. niet bij de oorspronkelijke kennisgeving betrokken autoriteiten.

<sup>65</sup> In het kennisgevingsdocument moeten aanvullend, naast de vermelding van de inrichting voor voorlopige nuttige toepassing of verwijdering, alle inrichtingen worden vermeld waar handelingen tot voorlopige en definitieve nuttige toepassing of verwijdering zijn gepland (art. 15, Afvalverordening (2006)).

<sup>66</sup> Deze kunnen mits goedkeuring van de betrokken bevoegde autoriteiten en van de kennisgever worden verzonden via fax of per e-mail (met een elektronische handtekening), al dan niet gevolgd door een toezending per post (art. 26, Afvalverordening (2006)). Zowel met betrekking tot de informatieplicht als de kennisgeving moeten alle documenten door de verschillende instanties ten minste drie jaar, vanaf de aanvang van de overbrenging, worden bewaard (art. 20, Afvalverordening (2006)).

<sup>67</sup> Administratieve kosten in verband met de uitvoering van de kennisgevingsprocedure alsmede de kosten van de passende analyses en inspecties kunnen aan de kennisgever in rekening worden gebracht (art. 29, Afvalverordening (2006)). Er kunnen geschillen optreden tussen de bevoegde autoriteiten van verzending en van ontvangst met betrekking tot de indeling. Als het geschil het onderscheid tussen afval en niet-afval betreft, worden de betrokken stoffen behandeld als afval. In het geval van een onenigheid over de indeling van de aangemelde afvalstoffen in de groene al dan niet in de oranje lijst van afvalstoffen, worden de betrokken afvalstoffen als oranje lijst afvalstoffen beschouwd. Als er onenigheid bestaat over de indeling van de afvalstofbehandeling als verwijdering dan wel als nuttige toepassing, worden de bepalingen inzake verwijdering toegepast. De belanghebbenden hebben het recht om geschillen over deze kwesties langs gerechtelijke weg te regelen (art. 28, Afvalverordening (2006)).

### 3.1.4 Specifieke aanpassingen voor de uitvoer uit de Europese Unie

13. Procedureel wordt onderscheid gemaakt tussen Europese Lidstaten, EVA-landen, OESO-landen en Bazel-landen, maar telkens is de procedure gebaseerd op de hierboven beschreven algemene procedure. Alle landen die niet tot de Europese Unie behoren, worden geklasseerd onder de noemer 'derde landen'.

Wat uitvoer uit de Gemeenschap naar derde landen betreft, is het zo dat de *uitvoer van voor verwijdering bestemde afvalstoffen* verboden is met uitzondering van de uitvoer naar EVA-landen die partij zijn bij het Verdrag van Bazel (art. 34, Afvalverordening (2006)).

Wat de *uitvoer van voor nuttige toepassing bestemde afvalstoffen* betreft, wordt een onderscheid gemaakt tussen landen waarop het OESO-besluit<sup>68</sup> al dan niet van toepassing is (art. 32, Afvalverordening (2006)). Het grootste verschil tussen beide is dat er een uitvoerverbod geldt voor gevaarlijke afvalstoffen naar niet-OESO-landen, hoofdzakelijk om het milieu in de betrokken landen te beschermen. De afvalstoffen waarvoor een uitvoerverbod geldt zijn beschreven in bijlage 5 van de verordening (art. 36, lid 1, Afvalverordening (2006)). De niet-OESO-landen hebben aan de Europese Commissie moeten verklaren welke groene lijst afvalstoffen uit de Europese Unie zij wensen te ontvangen en via welke procedure. Per afvalstof kon worden gekozen voor een verbod, een kennisgeving of een algemene informatieverplichting (art. 37, lid 1, Afvalverordening (2006)). De beslissingen van de niet-OESO-landen zijn vastgelegd in Verordening 1418/2007/EG (infra, 3.3 Bijkomende verordeningen). Als er gekozen is voor een algemene informatieplicht dient deze te worden uitgevoerd op de manier die hierboven is vermeld. Wat betreft de kennisgevingsprocedure zijn enkele aanpassingen en wijzigingen uitgewerkt.<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Besluit C(2001) 107 def. van de OESO-raad inzake de herziening van Besluit C(92) 39 def. betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen bestemd voor handelingen ter nuttige toepassing (14 juni 2001), <http://webdomino1.oecd.org/horizontal/oecdacts.nsf/Display/52F2944B62B7ECD8C125729F00346E19?OpenDocument>  
<sup>69</sup> Deze herziening werd uitgevoerd met als doelstelling het harmoniseren van het Besluit met het Verdrag van Bazel.

<sup>69</sup> Met name:

- de bevoegde betrokken autoriteiten buiten de EU hebben zestig dagen de tijd om informatie te vragen en schriftelijke of stilzwijgende goedkeuring te verlenen
- de bevoegde autoriteit van verzending in de EU zal pas een beslissing nemen nadat zij de schriftelijke toestemming heeft ontvangen van de autoriteit van bestemming en schriftelijke of stilzwijgende goedkeuring van de autoriteit van doorvoer
- een ontvangstbevestiging moet worden verzonden door de EU-autoriteit van doorvoer



**Tabel 2: Procedures voor de overbrenging van afvalstoffen vanuit een Europese lidstaat afhankelijk van het land van bestemming**

Land van bestemming	Verwijdering	Nuttige toepassing	
		Ongevaarlijke afvalstof (groene lijst afvalstof)	Gevaarlijke/semi-gevaarlijke afvalstof (oranje lijst afvalstof)
Europese lidstaat	K	I	K
EVA-land	K	I	K
OESO-land	V	I	K
Bazel-land	V	I/K/V <sup>70</sup>	V

I : Algemene informatieverplichting

K : Kennisgeving

V : Verbod

### 3.1.5 Handhaving in de lidstaten

14. De Afvalverordening (2006) geeft de individuele lidstaten de verantwoordelijkheid om *sancties* vast te leggen voor de inbreuken op de bepalingen van de verordening en om alle maatregelen te nemen om ervoor te zorgen dat deze worden uitgevoerd. Inhoudelijk moeten de sancties doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn (art. 50, lid 1, Afvalverordening (2006)). De lidstaten moeten eveneens *controles* verrichten. Dit behelst het controleren van inrichtingen en ondernemingen, alsook steekproefsgewijze controles tijdens overbrengingen of controles m.b.t. de nuttige toepassing of verwijdering van afvalstoffen (art. 50, lid 2, Afvalverordening (2006)). Een *controle op de overbrenging* houdt met name in: controle van de documenten, bevestiging van de aard van de afvalstoffen en, indien daar aanleiding voor is, fysieke controle van de afvalstoffen. Dergelijke controle kan op vier plaatsen worden uitgevoerd:

- (1) op de plaats van verzending en dat in samenwerking met de producent, houder of kennisgever
- (2) op de plaats van bestemming in samenwerking met de inrichting
- (3) aan de buitengrenzen van de Gemeenschap

- 
- een afgestempeld afschrift dient door de autoriteit van verzending naar het douanekantoor van uitvoer en het douanekantoor van uitgang te worden verzonden
  - de vervoerder moet een kopie van het vervoersdocument afgeven bij het douanekantoor van uitvoer en het douanekantoor van uitgang
  - het contract bevat drie extra bepalingen: de eerste bepaling verplicht de ontvanger dat hij de kosten voor de terugname van de afvalstoffen op zich moet nemen als hij een onjuiste verwerkingsverklaring heeft afgeleverd, de tweede verplicht de ontvanger om binnen de drie werkdagen na ontvangst van de afvalstoffen een ontvangstbevestiging te verzenden aan de kennisgever en de autoriteiten en de derde bepaling verplicht de ontvanger om een verwerkingsverklaring af te leveren uiterlijk dertig dagen na verwerking van de afvalstoffen en uiterlijk één jaar na ontvangst van de afvalstoffen (art. 37, Afvalverordening (2006); E. DE PICKER, *Handleiding grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen*, OVAM 2007, [www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302](http://www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302))

<sup>70</sup> De niet-OESO-landen hebben aan de Europese Commissie moeten verklaren welke groene lijst afvalstoffen uit de Europese Unie zij wensen te ontvangen en via welke procedure. Per afvalstof kon worden gekozen voor een verbod, een kennisgeving of een algemene informatieverplichting.

(4) tijdens de overbrenging binnen de Gemeenschap (art. 50, lid 3, Afvalverordening (2006)).

15. In de verordening wordt eveneens beklemtoond dat de lidstaten onderling in bilateraal of multilateraal verband moeten *samenwerken*, met het oog op een optimale preventie en opsporing van illegale overbrengingen (art. 50, lid 5, Afvalverordening (2006)). Binnen elke lidstaat moeten daartoe bevoegde medewerkers worden aangeduid (art. 50, lid 6, Afvalverordening (2006)). Een lidstaat kan op verzoek van andere lidstaten ook optreden tegen personen die zich op hun grondgebied bevinden en verdacht worden van de betrokkenheid bij een illegale overbrenging (art. 50, lid 7, Afvalverordening (2006)).

16. Een *verslag* van het voorafgaande kalenderjaar moet door de lidstaten voor het einde van elk kalenderjaar aan de Commissie worden doorgegeven. Langs deze weg wil de Commissie de lidstaten stimuleren om controles uit te voeren. (Art. 51, lid 1, Afvalverordening (2006)). Op basis van deze verslagen brengt de Commissie om de drie jaar verslag uit over de uitvoering van deze verordening door de Gemeenschap en haar lidstaten (art. 51, lid 4, Afvalverordening (2006)).

### 3.2 Vergelijking van Afvalverordening (2006) met Afvalverordening (1993)

17. De hierboven beschreven nieuwe verordening gaat een stap verder in het stellen van concrete verplichtingen voor de lidstaten met betrekking tot de preventie en de ontmaskering van illegale afvaltransporten. Ze is beter afgestemd op de bepalingen van het Verdrag van Bazel en het OESO-besluit. Bij het opstellen van de nieuwe verordening werd er naar gestreefd om de verordening logischer op te bouwen, minder ingewikkeld en gemakkelijker in gebruik te maken.<sup>71</sup>

De belangrijkste verschilpunten tussen beide verordeningen zien er schematisch als volgt uit:

	<b>Afvalverordening (1993)</b>	<b>Afvalverordening (2006)</b>
<b>Lijsten van afvalstoffen</b>	Groene, oranje en rode lijst	Groene en oranje lijst (gelijklopend met de lijsten van het Verdrag van Bazel)
<b>Overbrenging voor nuttige</b>	D.m.v. "houderschapsverklaring", maar	Algemene informatieplicht, volledig

<sup>71</sup> X., *Activities of the European Union, Summaries of legislation, Supervision and control of shipments of waste*, European Union 2006, [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/waste\\_management/111022\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/111022_en.htm)

<b>toepassing van groene lijst afvalstoffen</b>	verdere regels ter zake ontbraken.	uitgewerkt.
<b>Aantal procedures</b>	Drie verschillende kennisgevingsprocedures	Twee procedures: één uniforme kennisgevingsprocedure en algemene informatieplicht;
<b>Inhoud contract m.b.t. kennisgeving tussen kennisgever en ontvanger</b>	Twee verschillende contracten	Slechts één mogelijk contract
<b>Tijd om de verwijdering of nuttige toepassing uit te voeren</b>	180 dagen	Tot één kalenderjaar
<b>Handhaving</b>	Geen bepalingen voorzien	Verplichtingen en niet-bindende aanbevelingen om de handhaving te optimaliseren en te harmoniseren
<b>Aantal bijlagen</b>	Vier: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Groene lijst</li> <li>- Oranje lijst</li> <li>- Rode lijst</li> <li>- Lijst van internationale vervoersovereenkomsten</li> </ul>	Negen: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kennisgevingsdocument en vervoersdocument voor grensoverschrijdende afvaloverbrenging</li> <li>- Informatie en documentatie betreffende de kennisgeving</li> <li>- Voorbeeld van een document met begeleidende informatie voor de overbrenging van voor nuttige toepassing bestemde afvalstoffen uit de groene lijst</li> <li>- Groene lijst</li> <li>- Oranje lijst</li> <li>- Afvalstoffen waarvoor het uitvoerverbod geldt</li> <li>- Formulier inzake vooraf goedgekeurde inrichtingen</li> <li>- Richtsnoeren voor een milieuhygiënisch verantwoord beheer</li> <li>- Aanvullende vragenlijst</li> </ul>

### 3.3 Bijkomende verordeningen

18. Hieronder worden *drie bijkomende verordeningen* die gekoppeld zijn aan de Afvalverordening (2006) kort besproken.

Na de inwerkingtreding van Afvalverordening (2006) vroeg de Europese Commissie, zoals hoger reeds vermeld, aan de landen waarop het OESO-besluit niet van toepassing is, om schriftelijk te bevestigen welke groene lijst afvalstoffen met het oog op nuttige toepassing zij uit de Gemeenschap wenste te ontvangen en via welke procedure. Daarbij werd verzocht aan te geven of men koos voor een verbod, een voorafgaande kennisgeving met schriftelijke toestemming of een algemene informatieplicht. De landen die geen bevestiging hebben gestuurd worden geacht te hebben gekozen voor een procedure met voorafgaande schriftelijke

kennisgeving en toestemming (met een goedkeuringsperiode van 60 dagen) (art. 37, Afvalverordening (2006)). Van 21 landen werd een antwoord ontvangen en de keuzes van deze landen werden gepubliceerd in *Verordening (EG) Nr. 801/2007*.<sup>72</sup> Omwille van een aantal nieuw ontvangen antwoorden en verduidelijkingen, werd deze laatste Verordening echter snel reeds vervangen door *Verordening (EG) Nr. 1418/2007*<sup>73</sup>, die het antwoord bevat van 44 landen.<sup>74</sup> Nog altijd ontbreekt het antwoord van veel niet-OESO-landen.<sup>75</sup>

Tijdens een vergadering van de Conferentie van partijen bij het Verdrag van Bazel inzake de beheersing van de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan, werd besloten om in overeenstemming met het advies van het bij artikel 18 van Richtlijn 2006/12/EG opgerichte comité de eenheden “kg” en “liter” te vervangen door “ton” en “m<sup>3</sup>”. Naar aanleiding daarvan verscheen *Verordening (EG) Nr. 1379/2007*.<sup>76</sup>

## 4 IMPEL-TFS

19. In dit deel worden de IMPEL-TFS projecten en hun resultaten besproken. IMPEL staat voor ‘*The European Union Network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law*’ en werd in 1992 opgericht door de Ministers van leefmilieu als een informele organisatie.<sup>77</sup>

---

<sup>72</sup> Verord. Commissie nr. 801/2007, van 6 juli 2007 betreffende de uitvoer, met het oog op terugwinning, van bepaalde in bijlage III of III A bij Verordening (EG) nr. 1013/2006 genoemde afvalstoffen naar bepaalde landen waarop het OESO-besluit betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen niet van toepassing is, *Pb L* 7 juli 2007, afl. 179, 6–35.

<sup>73</sup> Verord. Commissie nr. 1418/2007, van 29 november 2007 betreffende de uitvoer, met het oog op terugwinning, van bepaalde in bijlage III of III A bij Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad genoemde afvalstoffen naar bepaalde landen waarop het OESO-besluit betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen niet van toepassing is, *Pb L* 4 december 2007, afl. 316, 6–52.

<sup>74</sup> Algerije, Andorra, Argentinië, Bangladesh, Belarus, Benin, Botswana, Brazilië, Chili, China, Chinees Taipei, Costa Rica, Cuba, Egypte, Filipijnen, Georgië, Guyana, Hongkong (China), India, Indonesië, Israël, Ivoorkust, Kenia, Kirgizstan, Kroatië, Libanon, Liechtenstein, Macau (China), Malawi, Maleisië, Mali, Marokko, Moldavië, Oman, Pakistan, Paraguay, Peru, de Russische Federatie, Seychellen, Sri Lanka, Thailand, Tunesië, Vietnam en Zuid-Afrika.

<sup>75</sup> Verordening 801/2007/EG werd pas drie dagen voor haar in werking treding goedgekeurd, wat grote problemen en chaos binnen de afvaltransporterende bedrijven veroorzaakte. Het was namelijk zo dat de export naar de niet-OESO-landen die niet geantwoord hadden op het verzoek niet meer kon doorgaan zonder een kennisgevingsprocedure aan te vragen. Iets wat op korte of lange termijn (minimaal 60 dagen) een stilstand van de bestaande handel naar die landen betekende. Om de handel toch verder te zetten werd door België evenals door vele andere Europese landen besloten om een overgangsperiode in te zetten tot het verschijnen van de tweede verordening, namelijk Verordening 1418/2007 (Interview met E. DE PICKER, diensthoofd van de Dienst Europa en verantwoordelijke voor de in- en uitvoer binnen de OVAM, 24 april 2008).

<sup>76</sup> Verord. Commissie nr. 1379/2007, van 26 november 2007 tot wijziging van bijlage I A, I B, VII en VIII van Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de overbrenging van afvalstoffen, teneinde rekening te houden met de technische vooruitgang en met de in het Verdrag van Bazel overeengekomen wijzigingen, *Pb L* 27 november 2007, afl. 309, 7–20.

<sup>77</sup> Onder zijn leden bevinden zich afgevaardigden van milieu instanties en inspectoraten van alle EU-lidstaten en Noorwegen, tezamen met functionarissen uit vergelijkbare officiële organisaties in de kandidaat-lidstaten. Ook de

In het netwerk wordt informatie uitgewisseld en wordt gezocht naar de beste toepassingsmethoden op het gebied van inspectie, toezicht en handhaving van milieuwetgeving. Er wordt eveneens gestreefd naar een uniforme toepassing van de milieuwetten binnen de verschillende Lidstaten. Verschillen in de handhavingsactiviteiten kunnen immers leiden tot oneerlijke concurrentie tussen de Lidstaten maar ook tot schadelijke gevolgen voor het milieu.<sup>78</sup> Momenteel is IMPEL vooral gekend als een organisatie die projecten uitwerkt. De verslagen van deze projecten vormen een belangrijke bron van informatie voor wat betreft het grensoverschrijdend afvaltransport binnen de Europese Unie en de afvaltransporten vanuit de EU naar derde wereld landen. De resultaten werden reeds gebruikt voor het optimaliseren van de wetgeving en de handhaving en bij het opstellen van allerhande handleidingen met betrekking tot de controle en de verificatie van afvaltransporten.

## 4.1 IMPEL-TFS

20. De cluster TFS maakt deel uit van IMPEL en staat voor 'Transfrontier Shipment'. IMPEL-TFS werd opgericht om te waken over het toezicht en de controle op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap. Gelijklopend met de algemene doelstellingen van IMPEL heeft ook IMPEL-TFS als doel het harmoniseren van de handhaving van de EU-wetgeving binnen de verschillende lidstaten, het streven naar een versterkte toepassing van de afvaltransportwetgeving en een betere communicatie en samenwerking tussen de verschillende landen. De wetgeving op grensoverschrijdende afvaltransporten mag dan wel in alle lidstaten hetzelfde zijn, de handhaving is een bevoegdheid van de individuele lidstaten en kan dan ook sterk variëren.

Hieronder zullen de zes grote projecten die IMPEL-TFS reeds heeft uitgevoerd, samen met hun bevindingen en resultaten, worden overlopen.

---

Europese Commissie is lid van IMPEL. De ondersteuning van IMPEL gebeurt vanuit een secretariaat dat gevestigd is in het Milieu Directoraat-generaal van de Commissie in Brussel. Zie: [www.impel.org](http://www.impel.org)

<sup>78</sup> X., *IMPEL beschermt het milieu door een doeltreffende toepassing van Europese milieuwetgeving*, IMPEL 2003, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/brochure\\_nl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/brochure_nl.pdf)

## 4.2 IMPEL-TFS projecten

### 4.2.1 Seaport-I project

21. Het eerste project dat door IMPEL-TFS werd gelanceerd was het 'Seaport I-project', met als doel de handhaving van de Afvalverordening (1993). Dit project ging van start in maart 2003 en werd afgesloten in juni 2004. Zes havens<sup>79</sup> uit evenveel verschillende landen namen er aan deel. Algemeen wordt ervaren dat afvaltransportbedrijven bij verschillende handhavingsactiviteiten steeds zoeken naar de weg met de minste weerstand (*port hopping*). Bij de uitwerking van het project werd dan ook gestreefd naar het harmoniseren van de handhavingsactiviteiten binnen de verschillende deelnemende havens. Hiervoor werden vooraf concrete afspraken gemaakt en werd de samenwerking tussen nationale en internationale betrokken autoriteiten als een primaire noodzakelijkheid aangeduid. Binnen de lidstaten wordt de handhaving immers sterk beïnvloed door de nationale wetgeving waardoor er verschillen bestaan inzake wettelijke bevoegdheden, controles, beschikbare middelen, samenwerking met andere autoriteiten, uitschrijven van boetes en manier van vervolging.

Tijdens de uitwerking van het project werd gefocust op de uitvoer van afvalstoffen vanuit de Europese havens naar niet-OESO-landen<sup>80</sup> en meer specifiek op de transporten van afgedankte goederen die werden omschreven als tweedehands goederen (zoals afgedankte koelkasten, TV's, gebruikte autobanden, 'end-of-life vehicles'...) en de transporten van groene lijst afvalstoffen (zoals kabelafval, schroot, oud papier, ...). Om de manier van inspecteren en rapporteren te uniformiseren en te standaardiseren, was vooraf een handleiding opgesteld. In totaal werden in de zes havens 47 inspecties uitgevoerd. Gedurende deze inspecties werden 1.230 transporten gecontroleerd waarvan er 508 afval bleken te bevatten. Na onderzoek bleek dat 103 van de afvaltransporten volledig illegaal waren, wat overeenstemt met ongeveer 20% van de gecontroleerde afvaltransporten. Deze transporten vonden plaats zonder voorafgaande kennisgeving en toelating en voor sommige transporten gold een uitvoerverbod. In 47 gevallen werden kleinere overtredingen genoteerd, zoals ontbrekende of onvolledige informatie. Vaak

---

<sup>79</sup> Antwerpen (België), Felixstowe (Verenigd Koninkrijk), Gdansk (Polen), Hamburg (Duitsland), Riga (Letland) en Rotterdam (Nederland).

<sup>80</sup> Zoals eerder vermeld zijn de 30 OESO-landen: Australië, België, Canada, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Italië, Japan, Luxemburg, Mexico, Nederland, Nieuw-Zeeland, Noorwegen, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slowakije, Spanje, Tsjechië, Turkije, Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, IJsland, Zuid-Korea, Zweden en Zwitserland.

bleken de milieu-autoriteiten over te weinig capaciteit en wettelijke bevoegdheden te beschikken.

Op basis van de bekomen resultaten werden drie aanbevelingen uitgeschreven:

- (1) de ontwikkeling van een Europese handhavingsstrategie,
- (2) de ontwikkeling van een website met uitgebreide informatie over de wetgeving,
- (3) de intensivering en formalisering van de samenwerking met andere autoriteiten, onder leiding van handhavingsorganisaties op nationaal niveau.<sup>81</sup>

#### **4.2.2 Seaport-II project**

**22.** De resultaten van het Seaport-I project waren de aanleiding voor het uitvoeren van een tweede zeehaven project (september 2004 - mei 2006). Dit keer namen 30 havens uit 13 verschillende landen deel.

De *doelstellingen* kwamen overeen met deze van het eerste project: een verbeterde uitvoering van de inspecties, de handhaving van de afvaltransportwetgeving en een uniformisering van de handhavingsactiviteiten tussen de verschillende havens, organisaties en betrokken landen. Het project wilde de samenwerking en informatie-uitwisseling stimuleren, zowel op nationaal als op internationaal niveau. Met behulp van deze resultaten hoopten de betrokken partners een netwerk van Europese contacten te creëren, de specifieke handhavingsproblemen te identificeren en het publiek te sensibiliseren. De uitwisseling van informatie op internationaal niveau werd gefaciliteerd door tussentijdse samenkomsten, een website en een helpdesk die men kon contacteren voor praktische vragen. Tussen de verschillende deelnemende landen werden inspecteurs (en dus ervaringen en methodes) uitgewisseld. Verschillende rapporteringsvormen werden vastgelegd om zo de uitwisseling van informatie te structureren en de rapportering van de projectresultaten te vergemakkelijken.

Gedurende de operationele fase werden gezamenlijke en gecoördineerde inspecties uitgevoerd en werd informatie uitgewisseld. Samenwerking tussen de verschillende milieu-inspectoraten, de politie en de douane-netwerken werd opgebouwd of versterkt. Gedurende drie 'Europese inspectie weken' werden gelijktijdige controles verricht. Tijdens de inspecties werd opnieuw

---

<sup>81</sup> N. ISARIN, *IMPEL-TFS seaport project: European enforcement initiative to detect illegal waste shipment, Seventh international conference on environmental compliance and enforcement* (2004), [http://www.inece.org/conference/7/vol1/41\\_Isarin.pdf](http://www.inece.org/conference/7/vol1/41_Isarin.pdf)

gefocusd op afvaltransport naar niet-OESO-landen en ook op de invoer van afvalstoffen in nieuwe EU-lidstaten. Afvalstromen die aangegeven waren als groene lijst afvalstoffen of als tweedehands goederen kregen prioriteit. In totaal werden door de deelnemende landen 175 inspecties uitgevoerd, in vier categorieën: controle van douanedocumenten (38%), wegcontroles (27%), inspecties van opslagplaatsen en magazijnen (24%) en schepen (11%) (Tabel 3). Gedurende de inspecties werden 24.052 administratieve en 4.198 fysieke controles uitgevoerd (Tabel 4). Ook dit project bracht een groot aantal illegale afvaltransporten aan het licht. Na onderzoek bleken 1.103 transporten afval te bevatten, hiervan was 51% illegaal en 43% was in overtreding door het ontbreken of onvolledig zijn van informatie (Tabel 5). M.a.w.: slechts 6% van de gecontroleerde afvaltransporten waren volledig in orde. In de andere gevallen werden opvolgacties, zoals het terugsturen van illegale transporten naar het land van herkomst, uitgevoerd. Door de uitwisseling van signalen tussen projectdeelnemers werd in een aantal gevallen *port hopping* tegengegaan.

**Tabel 3: Type en aantal inspecties uitgevoerd gedurende het Seaport II-project**

Land <sup>82</sup>	B	F	D	IRE	LV	MT	NL	PI	P	SE	SL	SP	UK
<b>Totaal aantal inspecties</b>	41	2	7	27	4	12	50	5	2	6	10	0	9
<b>- inspectie van douanedocumenten</b>	27	1	7	15	4	3	16	5	2	3	5	0	9
<b>- inspectie van opslagplaatsen</b>	3	0	2	23	0	1	24	5	0	0	0	0	2
<b>- wegininspecties</b>	8	0	1	23	0	9	21	0	0	0	6	0	0
<b>- inspectie van schepen</b>	5	2	0	3	0	2	4	0	1	4	0	0	6

**Tabel 4: Aantal uitgevoerde controles gedurende de inspecties van het Seaport II-project**

Land	B	F	D	IRE	LV	MT	NL	PI	P	SE	SL	SP	UK
<b>Administratieve controle</b>	12990	950	877	76	42	69	6164	63	633	243	1385	0	560

<sup>82</sup> De deelnemende landen zoals weergegeven in de tabellen: België, Frankrijk, Duitsland, Ierland, Letland, Malta, Nederland, Polen, Portugal, Zweden, Slovenië, Spanje en het Verenigd Koninkrijk.



<b>Fysische controle</b>	1479	66	1020	93	1	119	1197	19	3	14	9	0	178
--------------------------	------	----	------	----	---	-----	------	----	---	----	---	---	-----

**Tabel 5: Aantal gedetecteerde internationale afvaltransporten gedurende het Seaport II-project<sup>83</sup>**

Land	B	F	D	IRE	LV	MT	NL	PI	P	SE	SL	SP	UK
<b>Internationaal afvaltransport</b>	348	53	10*	61	3	0	374	19	30	2	13	0	190
<b>Illegaal afvaltransport</b>	69	34	209**	13	0	5	78	0	0	4	0	0	152
<b>Transport met overtredingen***</b>	54	159	0	50	0	0	210	0	0	0	0	0	0

\*Onvolledig cijfer: het is in dit geval onduidelijk hoeveel internationale afvaltransporten er daadwerkelijk gedetecteerd zijn, aangezien deze ook op regelmatige basis door politie en douane-ambtenaren als onderdeel van hun dagelijkse opdrachten uitgevoerd werden.

\*\* Enkel (een deel van de) illegale afvaltransporten werd gerapporteerd.

\*\*\* Een aantal landen beschouwden de 'illegale afvaltransporten' als onderdeel van 'de transporten met overtredingen'.

Uit bovenstaande tabellen valt af te leiden dat België samen met Nederland het grootste aantal inspecties heeft uitgevoerd. Dit komt overeen met het belang op Europees vlak van de Antwerpse en de Rotterdamse haven. Een voorbeeld van een illegaal transport dat in België in het kader van dit project werd gedetecteerd betrof een container met verbrandingsmotoren.<sup>84</sup>

Binnen de deelnemende landen werden duidelijke verschillen vastgesteld in de samenwerking tussen de milieu-inspecteurs, de politie en de douane. In de meeste landen behoren de *milieu-inspecteurs* tot het Ministerie van Milieu, de *politie* tot het Ministerie van Binnenlandse Zaken en de *douane* tot het Ministerie van Financiën, een opdeling die de samenwerking niet altijd even

<sup>83</sup> X., *IMPEL-TFS seaport project II: 'International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipment' project report September 2004 – May 2006*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport\\_2\\_report2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport_2_report2.pdf), 44.

<sup>84</sup> In de Zeebrugse haven werd een container van een transporteur die bekend stond als een verhandelaar van schroot, tegengehouden door de OVAM in samenwerking met de Federale Leefmilieu Inspectie (FLI) en de Scheepvaartpolitie. Na visuele controle bleek deze container gevuld te zijn met afgedankte verbrandingsmotoren, inclusief een aanzienlijk percentage olie, rubber, textiel en plastic. Er waren geen afvaltransportdocumenten aanwezig, enkel een douanedocument waarop 'aluminiumschroot' vermeld werd. De lading werd door de inspecteurs beschouwd als een mengsel dat niet was opgenomen in de OESO-lijst. De export naar China werd dan ook verboden en de container werd teruggezonden naar de plaats van herkomst.

evident maakt. Vaak gebeurt de samenwerking dan ook enkel in specifieke gevallen en hoofdzakelijk op vrijwillige basis. Een inventaris met een overzicht van de handhavingsstructuren van de verschillende deelnemende landen bood tijdens het project een beter inzicht in de jurisdicties, de taken en bevoegdheden van de handhavingsorganisaties, hun manier van werken en de problemen die zich voordoen.

Het project resulteerde in een toegenomen samenwerking tussen de inspectie-diensten en de douane-afdelingen, zowel nationaal als internationaal. In vele gevallen echter is de samenwerking tussen de nationale handhavingsnetwerken nog steeds ontoereikend, dit door een gebrek aan interesse, prioriteit en capaciteit. Ook de internationale communicatie moet nog verder worden uitgebouwd. De deelname van inspecteurs, en niet enkel de managers, aan projecten en samenkomsten werd als een essentieel element voor succes aangeduid.

Na afloop van de operationele fase werden als belangrijkste problemen met betrekking tot de handhaving, volgende elementen opgelijst:

- (1) het gebrek aan wettelijke bevoegdheden en ervaring voor de uitvoering van inspecties;
- (2) de hiaten in de nationale wetgeving wat betreft de opvolging en handhaving voor gevallen waarbij de verplichtingen niet worden nagekomen;
- (3) het gebrek aan capaciteit;
- (4) onduidelijke definities en verkeerde interpretatie van concepten;
- (5) het tekort aan nationale en internationale communicatie;
- (6) vage wetgeving die niet aangepast is aan een dagelijkse handhavingspraktijk.

Bijkomende problemen werden genoteerd m.b.t. (1) de financiële kost van inspecties en de opslag van tegengehouden containers; (2) de bevoegdheid over het tegenhouden van containers voor inspectie; (3) de tijd noodzakelijk voor onderzoek gedurende transporten. In veel landen is er een gebrek aan capaciteit en middelen om een adequate handhaving door te voeren. De resultaten bekomen in het Seaport II-project werden gebruikt bij het opstellen van de Afvalverordening (2006). De invloed was vooral merkbaar voor wat betreft de toevoeging van een handhavingsparagraaf.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Supra, 3.1.5 Handhaving in de lidstaten.

Na afloop van het project werden een aantal aanbevelingen uitgeschreven:

- (1) het integreren van inspectie-activiteiten op afvaltransporten in het dagelijkse programma van betrokken handhavingsorganisaties;
- (2) regionale netwerken moeten mee betrokken worden in de *port hopping* problematiek;
- (3) de autoriteiten moeten het bewustzijn van de verschillende betrokken partijen met betrekking tot de noodzaak voor preventie van illegale overbrenging van afvalstoffen vergroten;
- (4) de opleiding van niet enkel milieu-inspecteurs maar ook van andere betrokken netwerken zoals politie en douane moet uitgebreid en verbeterd worden;
- (5) de contacten met niet-OESO-landen moeten worden uitgebreid, deze contacten zijn noodzakelijk voor de verificatie van de finale bestemming.

Hoewel reeds dertien landen deelnamen aan het project is er nog steeds geen sprake van een EU-netwerk: een aantal belangrijke havens zijn nog steeds niet geïmpliceerd. Het bestaande netwerk moet uitgebreid worden om de *port hopping* problematiek verder te tackelen<sup>86</sup>

#### **4.2.3 Verificatie van de aangegeven afvalbestemming (project I)**

**23.** Deels overlappend met het Seaport-I project werd van oktober 2003 tot november 2004, in samenwerking met zeven EU-lidstaten, een project uitgevoerd met als doelstelling het verifiëren van de bestemming (binnen Europa) van afvaltransporten waarvoor een kennisgeving was uitgevoerd<sup>87</sup>. Aangezien dit project zich volledig afspeelde binnen Europa, is het minder relevant in het kader van dit artikel. Niettemin willen we de problematiek hieronder kort schetsen.

Van zodra een kennisgever de goedkeuring voor een specifiek transport heeft ontvangen, vervolledigt hij het kennisgevingsdocument en is hij verplicht drie dagen voor de uitvoering van het transport een kopie van het document aan de bevoegde autoriteiten van verzending te bezorgen.<sup>88</sup> Afhankelijk van het land bestaan er verschillende manieren om de kennisgeving door te geven. Vaak wordt de kennisgeving verstuurd naar een bevoegde autoriteit van het land of de regio, maar meestal komt deze autoriteit niet overeen met de handhavende autoriteit. Vaak

---

<sup>86</sup> X., *IMPEL-TFS seaport project II: 'International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipment' project report September 2004 – May 2006*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport\\_2\\_report2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport_2_report2.pdf)

<sup>87</sup> Deelnemende landen: België, Finland, Ierland, Malta, Nederland, Oostenrijk, Tsjechië.

<sup>88</sup> Art. 5, lid 2 Afvalverordening (1993). Afvalverordening (2006) bevat eveneens deze verplichting.

ontbreekt ook een toegankelijk informatiesysteem waarin men de kennisgevingen kan opvragen. In combinatie met de moeilijkheid om inspecties te plannen in een tijdsinterval van enkele dagen, maken deze factoren het uitvoeren van zo'n verificaties minder evident.

De opzet van dit project was om de transporten tijdens hun vertrek te controleren op basis van de ontvangen kennisgevingsdocumenten: hiervoor werd een planning opgesteld door de autoriteiten van verzending. Na het uitvoeren van de controle werd informatie over de lading doorgestuurd naar het land van bestemming. De autoriteit van bestemming controleerde vervolgens of het verloop en de verwerking van het transport in overeenstemming was met de wetgeving. Op basis van de bestaande methodes en ervaringen was vooraf een verificatiehandleiding voor afvaltransporten opgesteld. Deze handleiding bevatte een aantal administratieve controles, methodes voor inspecties ter plaatse en manieren van informatie-uitwisseling tussen de verschillende autoriteiten.

Uiteindelijk werden tijdens de operationele fase elf controles uitgevoerd 'van wieg tot graf'. Er werd o.m. geconstateerd dat een aantal aangevraagde kennisgevingen niet werden gebruikt, wat kan beschouwd worden als een strategische zet van de kennisgevers om een afval-afzetplaats of afval-verwerkingscapaciteit te verzekeren.

Aansluitend werden een aantal aanbevelingen uitgeschreven, o.m. aangaande de verplichting uit de Afvalverordening (1993) om drie dagen voor het transport de kennisgeving door te sturen naar de bevoegde autoriteit van verzending. De kennisgevingsprocedure vereist aanpassing om een adequate handhaving te bevorderen, het gebruik van elektronische gegevensuitwisseling moet gestimuleerd worden. De verordening zou de lidstaten moeten verplichten om jaarlijks een verslag in te dienen aangaande de vooruitgang die door hen geboekt wordt betreffende de handhaving.<sup>89</sup>

#### **4.2.4 Verificatie van de bestemming van afval (project II)**

**24.** Uit het eerste IMPEL-TFS-verificatieproject bleek de nood aan samenwerking tussen meerdere Europese landen en de behoefte om ook andere afvalstromen, zoals groene lijst afvalstromen, te controleren. Daarom werd een tweede soortgelijk project opgestart, waarbij

---

<sup>89</sup> X., *IMPEL-TFS project on verification of waste destination*, project I, IMPEL 2004, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_projectreport.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_projectreport.pdf)

minder werd gefocust op het kennisgevingsdocument, en waarbij het voorwerp van de inspectiemethode werd verschoven van de afvalfaciliteit naar strategische routes in Europa. Er werd eveneens informatie over problematische afvalstromen en verificatiemethodes uitgewisseld. Het project liep van december 2004 tot mei 2006 en er namen veertien landen<sup>90</sup> aan deel. Aangezien ook dit project zich volledig afspeelde binnen Europa, gaan we er slechts kort op in.

In feite bestaan er twee soorten inspectiemethodes. Bij een *volledige verificatie* gebeurt de selectie zeer gericht op basis van het kennisgevingsdocument en wordt zowel onderzoek gedaan naar de herkomst (land A) als naar de uiteindelijke verwerking (land B) van het afval ('van wieg tot graf'). Bij *wegcontroles* daarentegen worden vrachtwagens steekproefgewijs (i.e. zonder preselectie) tegengehouden en worden de papieren (en eventueel de lading zelf) gecontroleerd. Beide methodes hebben hun voordelen en nadelen. Zo blijkt een *wegcontrole* niet altijd een effectieve methode te vormen, omdat geen preselectie mogelijk is, maar vaak is deze manier van inspecteren de enige mogelijkheid. Wel is het zo dat wegininspecties het inzicht in de regionale en nationale afvalmarkt vergroten. Het is ook een manier om bedrijven ervan bewust te maken dat de autoriteiten de wetgeving handhaven. De *volledige verificatie van afvaltransporten* daarentegen is een sleutelfactor bij het controleren of het afval verwerkt wordt in overeenstemming met de relevante vergunningen. In vele gevallen is deze methode van controleren logistiek echter moeilijker realiseerbaar, omdat een goeie samenwerking tussen verschillende landen vereist is. Dit is vooral problematisch als moet samengewerkt worden met landen die geen betrokken partij zijn bij de IMPEL-projecten. Een uitbreiding van het handhavingsnetwerk binnen Europa en met derde landen van bestemming is daarbij noodzakelijk.

Gedurende het project werden 1033 grensoverschrijdende afvaltransporten geïnspecteerd op 59 verschillende plaatsen. Voor 169 van deze transporten werd ook een verificatie doorgevoerd, waarbij er 101 in overtreding bleken te zijn (door het onvolledig zijn van de begeleidende informatie) en 25 transporten als illegaal konden worden beschouwd. De toepassing van een inspectiemethode die zowel de uitvoering van wegininspecties als de verificatie van de aangegeven afvaltransporten bevat, blijkt zeer effectief te zijn, maar moeilijk uitvoerbaar.

---

<sup>90</sup> Deelnemende landen: België, Denemarken, Duitsland, Finland, Ierland, Kroatië, Malta, Nederland, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slowakije, Tsjechië, Zwitserland

Verificatiemethodes zouden moeten geïntegreerd worden in de dagelijkse activiteiten van handhavende autoriteiten.<sup>91</sup>

#### 4.2.5 Project 'Beoordeling van de impact'

25. Dit project (2003-2006) probeerde inzicht te verwerven in de grootte-orde van de potentiële bedreiging - op het vlak van de *economie*, het *milieu* en de *gezondheid* - die het illegale transport van afval met zich meebrengt en zocht naar een systematische aanpak om de illegale afvalactiviteiten te kunnen inschatten. Net zoals bij de Seaport-projecten werd gefocust op het transport van groene lijst afvalstoffen. De informatie waarop het uiteindelijke projectverslag is gebaseerd, werd verzameld middels enquêtes, discussies met betrokken personen en verslagen opgesteld door deelnemende lidstaten. Deze informatie werd aangevuld met resultaten uit voorgaande projecten. Nogmaals werd het tekort aan informatie aangehaald.

26. Hieronder worden de belangrijkste vaststellingen, gesignaleerde problemen en aanbevelingen van het project besproken.

##### 4.2.5.1 Vaststellingen

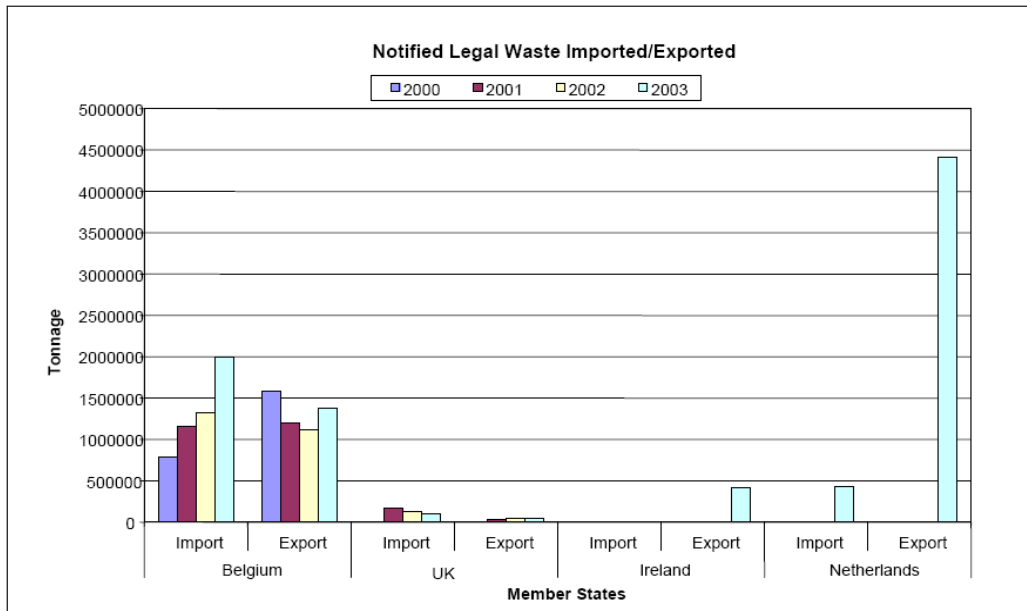
(1) Een (potentieel groot) deel van de illegale transporten gebeurt zonder opzet, als gevolg van de complexe bureaucratie en onvoldoende inzicht in de wetgeving. Hoe groot dit aandeel precies is, is niet gekend: de illegale afvaltransportactiviteiten zijn zeer uiteenlopend, zowel wat betreft het type afval, als de gevolgde route en het land van bestemming. Waarschijnlijk zijn ook de overtreders uiteenlopend, omdat sommige afvalstromen een ander niveau van vaardigheid en kennis vergen om de bevoegde autoriteiten te kunnen misleiden. De illegale afvalbewegingen mogen dan ook niet aanzien worden als één probleem, maar als een verzameling van verschillende problemen, waarvoor verschillende oplossingen dienen gezocht te worden. Er bestaan aanwijzingen voor het bestaan van georganiseerde misdaad met betrekking tot het illegale afvaltransport. De belangrijkste factor voor de illegale afvaloverbrenging is echter niet de zware, georganiseerde afvalcriminaliteit, maar de zwakke

---

<sup>91</sup> X., *IMPEL-TFS verification- project II report, is what you see, what you get?*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_report.pdf)

handhaving door een gebrek aan regulerende handhavingscapaciteit en een inconsistente interpretatie van de wetgeving.<sup>92</sup>

(2) Een enquête toonde aan dat er een grote variatie is tussen lidstaten betreffende de hoeveelheid afval die zij legaal importeren en exporteren.<sup>93</sup> Van vier verschillende landen werden bruikbare data verkregen inzake legaal geïmporteerd en geëxporteerd afval (Figuur 1).



**Figuur 1: De hoeveelheid afval legaal geïmporteerd en geëxporteerd in vier EU-lidstaten**

Uit de figuur kan worden afgeleid dat de import in België toeneemt. Waar de import in 2000 een derde van de totale grensoverschrijdende handel (import + export) in afval bestreek was dat in 2003 reeds gestegen tot 59%. Belangrijke factoren die een invloed hebben op de variaties tussen verschillende landen zijn niet gekend. Mogelijke oorzaken zijn dat bepaalde landen niet

<sup>92</sup> Andere recente onderzoeken van IMPEL-TFS en van individuele lidstaten suggereerden dat tot 85% van het niet-gevaarlijk afval illegaal overgebracht wordt. Het Seaport-II project had het daarentegen over een 40%. Internationale handel in afval neemt snel toe, een duidelijk voorbeeld daarvan is de toename in de export van papier- en plasticafval. Deze toename van de handel gaat allicht gepaard met een stijging van de illegale transporten in afval, maar de data zijn onvolledig om dit te kunnen staven. Nieuwe EU-lidstaten zijn zeer kwetsbaar als land van bestemming voor illegale afvalstoffen. Eveneens kunnen deze landen zwakke schakels vormen in de EU-grens voor export en import in de EU-zone (een voorbeeld hiervan is Malta).

<sup>93</sup> In het jaar 2001 werd, volgens een publicatie van het Secretariaat van het Verdrag van Bazel, 155 miljoen ton aan gevaarlijk en ander afval geproduceerd door IMPEL-lidstaten. Van dat geproduceerde afval werd 3% legaal geëxporteerd, deze 3% komt overeen met 10% van het gevaarlijk afval en 1% van het ander afval. Wat de export van dat ander afval betreft zou de helft de EU-zone verlaten. Waarschijnlijk wordt de export van niet gevaarlijk afval onderschat omdat veel van die transporten totaal niet aangegeven worden.

over de faciliteiten beschikken om hun afval zelfstandig te verwerken of dat het voordeliger is om sommige afvalstoffen met een waarde, zoals schroot, te exporteren naar andere landen.

(3) In landen waar de recyclageactiviteiten in mindere mate worden gereguleerd en waar de prijs voor werkrachten lager is, kan recycleerbaar gevaarlijk en niet gevaarlijk afval door verwerkingsbedrijven worden aangekocht aan een hogere prijs dan de prijs die EU-bedrijven bieden. Dit fenomeen brengt negatieve gevolgen voor de EU-markt met zich mee. De financiële voordelen kunnen in zo'n situaties opwegen tegen het relatief lage risico om opgespoord en gesanctioneerd te worden, hoewel partijen die betrokken zijn bij illegaal afvaltransport het risico lopen de kost van de repatriëring te moeten betalen.

(4) Zowel voor wat betreft de legale als de illegale afvalbewegingen, zijn er binnen de EU een aantal hoofdrolspelers, met name België en Nederland en in mindere mate ook Duitsland en Malta. Het zijn landen waarmee verschillende EU-lidstaten handel drijven. Gelijklopend met de hoge handelsactiviteit, worden in deze landen ook de meeste overtredingen geconstateerd. Nederland komt op de eerste plaats, gevolgd door België, Duitsland en Ierland. Er zijn geen gegevens beschikbaar over de aard van deze overtredingen. Er zijn een aantal verklaringen voor het grote aantal gedetecteerde schendingen mogelijk:

- (a) door het grote aantal transporten die in deze landen passeren is de mogelijkheid en de verleiding groter tot het uitvoeren van illegale transporten,
- (b) is de kans om illegale transporten op te sporen groter en
- (c) worden in deze lidstaten krachtigere handhavingsactiviteiten uitgevoerd.

Handhavingsactiviteiten in dergelijke transitlanden zijn ook allicht positief voor de ganse EU, omdat ze de illegale afvaltransporten uit overige landen van herkomst kunnen doen dalen.

(5) Verschillende illegale afvalstromen hebben verschillende bestemmingen en worden onderworpen aan verschillende methodes om opsporing te ontlopen. Zo wordt:

- plasticafval hoofdzakelijk getransporteerd naar Aziatische landen (zowel Oost- als West-Azië)
- koelkasten en CFK-producten worden in hoofdzaak naar Afrika getransporteerd (vooral West-Afrika)
- afgedankte voertuigen ('end of life vehicles') worden veelal overgebracht naar Afrika, maar ook naar Oost-Europa
- elektronisch- en kabelafval wordt meestal naar Oost-Azië getransporteerd



(6) Qua *handelsroute* bestaat er een zekere overlapping tussen de legale en illegale transporten van sommige types afval (bv. plasticafval), die ontbreekt voor de transporten van andere types afval (bv. afgedankte koelkasten). Zowel legale als illegale transporten van plasticafval, dat in principe buiten de EU mag worden getransporteerd, hebben meestal Oost-Azië als bestemming. Vaak volgen de illegale afvaltransporten dezelfde route als de legale transporten om zo de kans op opsporing te verkleinen. Deze methodiek kan niet worden toegepast voor *afgedankte koelkasten*, omdat transporten daarvan buiten de EU-grenzen niet toegestaan zijn. De legale transporten vinden enkel plaats binnen de EU-lidstaten terwijl de illegale transporten meestal naar Afrika gaan. Het doel bestaat er dan ook hoofdzakelijk in om opsporing en sanctionering te vermijden. Eén van de methodes hiertoe is de koelkasten omschrijven als groene lijst afvalstoffen en verklaren dat de koelkasten in Afrika zullen hersteld en daar verder gebruikt zullen worden. Vaak is dit echter onmogelijk en weet men vooraf dat ze zullen gedumpt worden. Deze overtredingen zijn moeilijk te detecteren als de koelkasten geen CFK's bevatten.

(7) De meest populaire vorm om opsporing en sanctionering te ontlopen bij het transporteren van illegaal afval, is het niet aangeven van de lading aan de autoriteiten, hoewel valse documenten ook een algemene trend zijn binnen de EU. Er zijn dus m.a.w. een aantal handelingen die als resultaat hebben dat gevaarlijk of groene lijst afval kan beschouwd worden als illegaal. Enkele voorbeelden:

- het transporteren van afval onderworpen aan de 'Basel Export Ban' buiten de OESO-landen;
- vervalsing van documenten door het afval verkeerd te omschrijven of door de lading niet als afval aan te duiden;
- het mixen van verschillende soorten afval of het verstoppen van afval in containers;
- het verschepen van groene lijst afval buiten de EU zonder aan de verplichtingen van het land van bestemming te voldoen;
- het verschepen van groene lijst afval onder de valse voorwendsel dat het materiaal zal hersteld en hergebruikt worden in het land van bestemming terwijl het afval eigenlijk zal gedumpt worden;
- afval verschepen onder de noemer van tweedehands goederen en daardoor niet onderhevig worden aan afvalcontroles.

#### 4.2.5.2 Knelpunten

Een *gebrek aan middelen en toezichhouders* wordt door de meeste organisaties aanzien als het grootste probleem. Meer middelen en personeel zou hen in staat stellen om meer effectieve inspecties uit te voeren op containers en meer papierwerk door te nemen. Op die manier worden meer verdachte activiteiten geïdentificeerd. Daarnaast werd ook het *gebrek aan ervaring* genoteerd. Naast extra opleiding van het handhavingspersoneel is het ook nuttig om de mensen die betrokken zijn in het afvaltransport, zoals de schippers en de handelaars, op te leiden en beter vertrouwd te maken met de wetgeving en de documenten.

#### 4.2.5.3 Aanbevelingen

Finaal werden ook bij dit project een aantal *aanbevelingen* uitgeschreven. Er is absoluut nood aan een *bijkomend project* om meer inzicht te verwerven in het belang van de illegale grensoverschrijdende afvaltransporten. Dergelijke studie zou zich eerder moeten focussen op specifieke afvalstromen, om zo een meer gedetailleerd beeld te vormen. Eveneens moet uitgebreid onderzoek worden gedaan naar de *economische factoren* en de markcondities die de problematiek drijven en naar de hoeveelheid aan afvalstoffen die wordt getransporteerd. In sommige gevallen vormt het grensoverschrijdende afvaltransport een bedreiging voor recyclage-initiatieven of -capaciteiten van het land van herkomst. Er is nood aan meer kennis over het relatief economisch voordeel dat de overtreders bekomen. Daarna kan gedacht worden aan fiscale middelen als regulerende factoren. Een afname van de prijs voor de behandeling of voor het dumpen van niet-recycleerbaar afval in het land van herkomst en een toename van de prijs die wordt geboden voor recycleerbaar afval kan een strategie zijn om de illegale transporten te reduceren. Zo'n onderzoek zou een meer holistische analyse moeten bieden van de kosten en baten met betrekking tot de illegale handel in afval. Slechts enkele landen voerden reeds zelfstandig een beoordeling van de impact uit.<sup>94</sup> Een uitgeschreven methodologie voor de uitvoering van een (robuuste) beoordeling kan een stimulans betekenen voor andere lidstaten om hetzelfde te doen of als een basis voor samenwerking en als hulp voor het aanpakken van de problemen die zich voordoen binnen de EU.<sup>95</sup>

---

<sup>94</sup> Volgende landen voerden reeds zelfstandig een beoordeling van de bedreiging uit: Duitsland, Nederland, Noorwegen, het Verenigd Koninkrijk en Zweden.

<sup>95</sup> X., *IMPEL-TFS threat assessment project: the illegal shipment of waste among IMPEL member states, project report*, IMPEL 2005, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_threat\\_assess\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_threat_assess_report.pdf)

#### 4.2.6 Gegevensbestand voor afvalinterpretatie

27. Uit voorgaande IMPEL-TFS activiteiten is gebleken dat interpretatieverschillen de uitvoering van adequate controles en de handhaving van de afvaltransportwetgeving bemoeilijken. Op initiatief van de Nederlandse VROM-inspectie werd in 2006 een piloot-studie gestart met als doelstelling het verzamelen van beslissingen met betrekking tot de handhaving van de afvaltransportwetgeving. Het idee was om een 'levende' database te lanceren die relevante beslissingen bevat, op een gestructureerde en gebruiksvriendelijk manier. Men zou beslissingen kunnen bekijken, vergelijken en de verschillen qua interpretatie kunnen identificeren. Deze database zou dan in de toekomst kunnen worden geraadpleegd door bevoegde autoriteiten als hulp bij het nemen van beslissingen. Op basis van ondervindingen van drie piloot-landen werd geconcludeerd dat het zeer moeilijk is om de vereiste gegevens te verzamelen binnen de bevoegde instanties en dat het verzamelen van de informatie als zeer tijdrovend wordt ervaren. Deze aspecten zouden het up-to-date houden van de database bemoeilijken. Ook hadden sommige autoriteiten twijfels bij de zaak per zaak aanpak en wensten velen hun interpretaties niet digitaal te registreren. Op basis van de gedetecteerde obstakels werd door de cluster IMPEL-TFS in 2007 besloten dat, hoewel het harmoniseren van interpretaties van groot belang is, het moment nog niet geschikt was om het project te laten starten.

### 5 DE HANDHAVING BINNEN BELGIË

28. Sinds de inwerkingtreding van de Afvalverordening (1993) worden er specifieke controles uitgevoerd op grensoverschrijdende afvaltransporten. Binnen België zijn meerdere overheidsinstanties betrokken bij het beheer en de handhaving van de afvaltransportwetgeving. Voor het *Vlaamse Gewest* zijn twee organisaties van belang: de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) en de afdeling Milieu-Inspectie (MI) van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie. Ook voor het *Waalse Gewest* zijn er twee organisaties: Division de la Police de l'Environnement (DPE) en Office Wallon des Déchets (OWD). Binnen het *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* daarentegen is er maar één betrokken instantie, met name het Brussels Instituut voor Milieubeheer (BIM). Op *federaal niveau* is de Federale Leefmilieu Inspectie (FLI) belast met deze bevoegdheid. Onderstaand schema geeft een overzicht van de

verschillende instanties samen met het niveau waarop ze actief zijn, hun algemene bevoegdheid en het al dan niet handhavend optreden (Tabel 6).

**Tabel 6: De verschillende instanties samen met het niveau waarop ze actief zijn, hun bevoegdheid en het al dan niet handhavend optreden.**

Organisatie	Niveau	Bevoegdheid	Handhavende autoriteit
OVAM	Vlaams Gewest	import en export betreffende het Vlaams Gewest	Nee <sup>96</sup>
MI	Vlaams Gewest	import en export betreffende het Vlaams Gewest	Ja
DPE	Waals Gewest	import en export betreffende het Waals Gewest	Ja
OWD	Waals Gewest	Import en export betreffende het Waals Gewest	Nee
BIM	Brussels Hoofdstedelijk Gewest	import en export betreffende het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	Ja
FLI	Nationaal	Doorvoer	Ja

Voor wat betreft de handhavingsactiviteiten, is de samenwerking tussen de drie gewesten, de FLI en de douane vastgelegd in een *samenwerkingsakkoord* dat in 1994 in werking trad.<sup>97</sup> Hoewel het samenwerkingsakkoord niet in praktische richtlijnen voorziet, vormt het een basis voor de handhavingsacties.

**29.** Hieronder wordt allereerst ingegaan op de verschillende wijzen waarop afval vervoerd en uitgevoerd wordt. (infra, 5.1). Vervolgens worden de overheidsinstanties die betrokken zijn bij de handhaving van de afvaltransportwetgeving, in detail besproken (infra, 5.2). Vermits in dit artikel de nadruk ligt op de export naar derde wereldlanden, gaat de aandacht vooral naar de

<sup>96</sup> Sinds april 2006 zijn de handhavingstaken rond afvaltransporten van de OVAM doorgegeven aan de MI.

<sup>97</sup> Samenwerkingsakkoord van 26 oktober 1994 tussen de Belgische Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, betreffende de coördinatie van het beleid inzake invoer, uitvoer en doorvoer van afvalstoffen, BS 13 december 1995.

OVAM, de MI, de FLI, aangezien zij actief controles uitvoeren of uitgevoerd hebben in de havens. Een bespreking van het DPE, het OWD en het BIM wordt om die reden in dit artikel achterwege gelaten. Aansluitend worden ook de politie, de douane kort besproken. Tenslotte wordt de praktische uitvoering van de controles behandeld (infra, 5.3), aangevuld met enkele voorbeelden, de communicatie tussen de verschillende instanties en de punten binnen de handhaving die optimalisatie vereisen.

## 5.1 Het transport

**30.** In het kader van controles die worden uitgevoerd is het belangrijk te weten hoe afval getransporteerd wordt binnen België en hoe het België verlaat. Dit gebeurt op drie manieren: langs de openbare weg, per spoor en via schepen.

**31.** De meerderheid van de afvaltransporten gebeurt geheel of gedeeltelijk<sup>98</sup> langs de *openbare weg*.<sup>99</sup> Het overgrote deel van de wegcontroles wordt georganiseerd door de federale politie en vindt plaats in de omgeving van de havens en langs de grensstreek (zoals in het arrondissement Gent en in Nederlands-Limburg op de routes richting Duitsland). Deze controles zijn meestal niet specifiek gericht op de uitvoer van afval. Het blijkt over het algemeen moeilijk te zijn om vrachtwagens die afval vervoeren te kunnen selecteren, vooral als het om vloeibare afvalstoffen gaat (tankwagens). Het idee om net zoals in Duitsland alle afvaltransporten te verplichten om zich kenbaar te maken door een bord met de letter A is reeds in overweging genomen. De verplichting is te vergelijken met de verplichting om gevaarlijke transporten aan te duiden met het 'ADR3'-bord. Een groot gedeelte van het afval valt niet onder de categorie 'gevaarlijk' (bv. groene lijst afval) en het is net dit afval waar vaak mee gesjoemeld wordt. Uiteindelijk werd niet gekozen voor het kenbaar maken van afvaltransporten, omwille van het streven naar administratieve vereenvoudiging en het beperken van de hoeveelheid nieuwe regels.

**32.** Een grote hoeveelheid afval wordt via het *spoorwegnet* vervoerd, vooral vanuit de omliggende landen naar de Belgische havens. Vanuit de Antwerpse haven worden geregeld

---

<sup>98</sup> I.e. in combinatie met overzees transport.

<sup>99</sup> Interview met M. DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu-inspectie (FLI), 26 maart 2008.

ladingen getransporteerd naar de haven van Zeebrugge. In 2001 werd door de OVAM een praktijkgerichte cursus inzake controles op internationaal afvaltransport gegeven aan personeelsleden van de spoorwegpolitie. Achteraf is gebleken dat de controles van dergelijke transporten zeer moeilijk verlopen. De transportbegeleidende documenten bieden slechts zeer summiere informatie waardoor het bijna onmogelijk is om op basis van deze documenten controles uit te voeren. Gezien het beperkt aantal personeelsleden, is door de OVAM besloten om controles van transporten per spoor voorlopig niet te organiseren, maar de inspanningen eerder te concentreren op de plaatsen waar het merendeel van de transporten samenkomt, namelijk de kaaien in de havens.

**33.** De controles op de uitvoer van afvalstoffen naar derde wereldlanden spitsen zich vooral toe op de uitvoer via *zeecontainers*. De containers worden met afval gevuld op uiteenlopende locaties, zowel bij gekende afvalverwerkers als bij particulieren, en worden vervolgens in de haven op een schip geladen waarbij de bijhorende documenten aan de scheepsagent en de douanekantoren worden afgegeven. De schepen kunnen afhankelijk van het land van bestemming en de vraagprijs van de rederij tot één derde geladen zijn met afval. Doorgaans gaat het om schepen die vanuit andere landen in België aanmeren om hier bepaalde producten te komen leveren en die bij hun terugkeer afvalstoffen meenemen om hun terugvaart te financieren. Zo kan een schip dat vanuit China goederen levert in België op zijn terugvaart containers meenemen met bestemmingen in Afrika, India en China. Hierdoor worden de transportkosten gedeeltelijk of volledig gecompenseerd. In België zijn er vier belangrijke vertrekpunten voor transport via schepen: de havens van Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge. Onderstaande tabel biedt een beeld van de activiteit binnen de vier verschillende havens. Ook wat betreft het verschepen van afval is Antwerpen de belangrijkste haven.<sup>100</sup> Dat afval wordt aangeleverd per container uit het binnenland en is vooral afkomstig uit omliggende landen: Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk.

**Tabel 7 : Aantal containers verscheept door de vier Belgische havens in 2004 (IMPEL Seaport-II project, 2006)**

Haven	Antwerpen	Gent	Oostende	Zeebrugge
-------	-----------	------	----------	-----------

<sup>100</sup> Interview met P. Vos, Dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, Directeur Gewestelijke Inspectie Antwerpen, 27 maart 2008.

Aantal (TEU <sup>101</sup> )	containers	6 063 747	32 441	15 418	1 196 755
---------------------------------	------------	-----------	--------	--------	-----------

Systematische controles op de uitvoer van afval in de havens vinden plaats sinds 2002, en sinds 2003 gebeuren deze controles in Europees verband via het TFS Seaport Project. De controles vinden bijna uitsluitend plaats in de Antwerpse haven. In 2005 werd één controle uitgevoerd in Oostende en sinds eind 2005 worden er ook controles uitgevoerd in Zeebrugge (de tweede grootste haven van België), omwille van het stijgend aantal vaststellingen van illegale transporten daar.<sup>102</sup> De controles gebeuren bijna uitsluitend op initiatief van de Milieu-Inspectie (vóór 2006 gebeurde dit door de OVAM) en de Federale Leefmilieu Inspectie, samen met de Scheepvaartpolitie. Sinds de start van het TFS Seaport Project wordt gestreefd naar een tweetal controledagen per maand. Uit het gigantische aantal containers dat via een haven zoals Antwerpen wordt verscheept, net die containers selecteren die problematische afvalstoffen bevatten, blijkt een eerste moeilijkheid voor de toezichhoudende ambtenaren. Primair moet een kaai worden gekozen en vervolgens de verdachte containers.

**34.** In beperkte mate wordt afval ook getransporteerd over *waterwegen*. De controles op deze tak van transport zijn beperkt en de beschikbare gegevens daarover zijn schaars. Deze transportwijze zal in het vervolg van dit deel dan ook niet meer worden aangehaald.

**35.** Zowel voor wat betreft het afvaltransport door de havens, als langs de openbare weg en over het spoor is er een *groot tekort aan data*, in het bijzonder met betrekking tot het aantal transporten en de hoeveelheid afvalstoffen die worden getransporteerd. Een aantal factoren spelen hierin mee, zoals het grote aantal te verwerken transporten, de capaciteitstekorten binnen verschillende instanties, het gebrek aan elektronische verwerking van de gegevens binnen sommige instanties, het tekort aan doorgave van de gegevens tussen de verschillende instanties en de dubieuze inhoud van sommige vrachten.

<sup>101</sup> TEU staat voor Twenty feet Equivalent Unit, een aanduiding voor de afmeting van containers.

<sup>102</sup> *Vr. en Antw.* VI.R. 2005-2006, 20 januari 2006 (Vr. nr. 236 R. DAEMS, Antw. K. PEETERS).

## 5.2 De verschillende overheidsinstanties<sup>103</sup>

### 5.2.1 De Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM)<sup>104</sup>

36. Naar aanleiding van de inwerkingtreding van het Beter Bestuurlijk Beleid<sup>105</sup> (BBB) zijn in april 2006 de handhavingstaken van de OVAM met betrekking tot de afvaltransporten langs de openbare weg en in zeehavens overgedragen aan de Milieu-Inspectie. Bijgevolg is de OVAM tegenwoordig niet meer bevoegd voor de controle op afvaltransporten in het Vlaamse Gewest.<sup>106</sup> Dit betekent dat de OVAM sindsdien enkel in het kader van de aanvaardingsplicht nog zelfstandig controleert op het terrein.

Door de OVAM is in de loop der jaren een netwerk uitgebouwd met de eerstelijnsdiensten, zoals de politie en de douane, die op hun beurt het aspect internationaal afvaltransport mee hebben verwerkt in hun controles. Dit contact werd ondersteund door het uitvoeren van gezamenlijke controles, een continue assistentie via een permanentietelefoon en het doorgedreven opleiden van politiediensten. Tegenwoordig behoort dit tot het takenpakket van de MI. Daarnaast organiseerde de OVAM om de één tot twee maand een vergadering in samenwerking met de politie waarin nieuwe opmerkingen met betrekking tot de voormalige Verordening 259/93/EEG werden besproken. Tegenwoordig worden de politiediensten elektronisch op de hoogte gebracht.

Vóór de doorvoering van de taakverschuiving voerde de OVAM in samenwerking met de Scheepvaartpolitie en de Federale Leefmilieu Inspectie (FLI) jaarlijks 20 à 30 gerichte havencontroles uit. Deze controles gebeurden deels gekoppeld aan IMPEL-TFS projecten, waarvan de OVAM jaarlijks de conferenties bijwoonde. Binnen de OVAM waren drie personen bevoegd voor de controles op uitvoer van afval via zeecontainers. Dit was slechts een deeltijdse

---

<sup>103</sup> Voor het verzamelen van informatie in dit onderdeel werden diverse personen geïnterviewd die beroepsmatig betrokken zijn bij de controle op de uitvoer van afvalstoffen naar derde wereldlanden. Alle interviews dateren evenwel uit het voorjaar 2008 en moeten met dit voorbehoud gelezen worden.

<sup>104</sup> De informatie in dit luik is afkomstig uit een interview dat op 24 april 2008 werd afgenomen van ELS DE PICKER, diensthoofd van de Dienst Europa en verantwoordelijke voor de in- en uitvoer binnen de OVAM, aangevuld met gegevens uit de literatuur.

<sup>105</sup> Het Beter Bestuurlijk Beleid (BBB) was een grootscheeps vernieuwingsproject dat de Vlaamse overheid transparanter en slagvaardiger moest maken.

<sup>106</sup> Deze nieuwe afspraken tussen de afdeling Milieu-Inspectie en de OVAM werden vastgelegd in een samenwerkingsprotocol dat eind 2006 getekend werd door secretaris-generaal JEAN-PIERRE HEIRMAN en administrateur-generaal HENNY DE BAETS. B. PALMANS, *Milieu-inspectie controleert afvaltransporten*, LNE 2007, [www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten](http://www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten)



taak voor deze werknemers: 0,15 voltijdse equivalenten werden besteed aan dergelijke controles en 0,30 aan de opvolging van vastgestelde overtredingen. Voor deze opvolging werd, indien toepasselijk, samengewerkt met handhavers van de betrokken landen. Zo werden in 2004, 22 controles uitgevoerd op de Antwerpse kaaien waarvan drie containerinspecties op initiatief van de douane diensten. In totaal werden 66 afvalstromen onderzocht, waarvan er 52 aan een visuele controle werden onderworpen. Uiteindelijk bleken 42 van deze afvalstromen afkomstig te zijn uit het buitenland, de verantwoordelijkheid voor deze vrachten werd dan ook doorgegeven aan de FLI. Deze data komen overeen met de data die de controles de overige jaren opleverden.<sup>107</sup> De OVAM voerde ook transportcontroles uit langs de openbare weg, deze gebeurden meestal op aanvraag van de politiediensten. Zowel voor het aantal controles op de uitvoer van afval in de zeehavens als langs de openbare weg was er de laatste jaren een *daling* merkbaar (Tabel 8). Deze daling was te wijten aan een gebrek aan capaciteit binnen de OVAM voor handhaving. De OVAM trachtte dit te ondervangen door, zoals hierboven vermeld, opleidingen te bieden aan politiediensten en assistentie te verlenen via de permanentietelefoon.

**Tabel 8 : Aantal door de OVAM uitgevoerde controles op de uitvoer van afval via de openbare weg en zeehavens**

Jaar	2000	2001	2002	2003	2004	2005
openbare weg	80	80	71	33	34	29
Zeehaven	5	5	9	40	22	19

In beperkte mate en vooral projectmatig werden er door de OVAM ook *bedrijfsinspecties* uitgevoerd, hoofdzakelijk bij ondernemingen die een kennisgeving hadden aangevraagd en toestemming hadden gekregen. Een voorbeeld uit 2004 zijn de inspecties bij eindverkopers met betrekking tot de aanvaardingsplicht.

Naast de controles en onderzoeken die door de OVAM zelf werden uitgevoerd, werden ook enkele *opdrachten uitbesteed aan studie bureaus*. Een voorbeeld van zo'n opdracht is de studie die werd gedaan naar de export van herbruikbare voertuigbanden en elektrische of elektronische toestellen. Op basis van de bekomen resultaten werden aanpassingen binnen de handhaving doorgevoerd.

<sup>107</sup> Vr. en Antw. VI.R. 2004-2005, 11 augustus 2005 (Vr. nr. 702 J. VRANCKEN, Antw. K. PEETERS).

De OVAM is tegenwoordig wel nog verantwoordelijk voor het *verwerken van de kennisgevingsaanvragen*<sup>108</sup> voor de uitvoer van afvalstoffen. Het blijkt een algemene trend te zijn dat meer kennisgevingen worden aangevraagd en toestemming verkrijgen dan het aantal kennisgevingen dat werkelijk wordt gebruikt. Zo'n kennisgeving wordt meestal aangevraagd vooraleer de afvalstoffen in kwestie zijn geproduceerd. Mogelijke redenen voor zo'n vervroegde aanvraag: (1) bedrijven willen zekerheid over een afzetplaats voor hun afval (ook al is dat afval in sommige gevallen nog niet geproduceerd), (2) omdat er geen verkorte procedure kan worden aangevraagd, is het voor sommige bedrijven handig om reeds over een kennisgeving te beschikken en geen 30 of 60 dagen durende procedure meer te moeten doorlopen eens de afvalstof geproduceerd is, (3) sommige bedrijven moeten bij het indienen van bepaalde offertes e.d. aantonen dat ze reeds over een afzetplaats beschikken.

**37.** Wat specifiek de *uitvoer naar derde wereldlanden* betreft, is het zo dat bedrijven vaak bewijzen voorleggen aan de OVAM van contracten die zijn afgesloten met een verwerkend bedrijf in een derde land, in sommige gevallen ook met een goedkeuring van bepaalde autoriteiten van het land van bestemming. Vaak zijn bv. de autoriteiten van handel heel gewillig om toestemmingen te verlenen, want het aanvaarden van afvalstoffen betekent economische activiteit en opbrengsten. Maar als deze handel niet is toegelaten volgens de Afvalverordening (2006) en Verordening 1418/2007/EG<sup>109</sup> mag deze in geen geval plaatsvinden. Het zijn niet de autoriteiten van handel die toestemming geven maar wel de autoriteiten van leefmilieu. Het is m.a.w. belangrijk om de derde wereldlanden duidelijk te maken dat voor de toepassing van deze wetgeving het milieu de bepalende factor is, en niet de economie. In vergelijking met de export van afval naar OESO-landen worden er weinig kennisgevingen aangevraagd. De kennisgevingen die worden aangevraagd voor de export naar niet-OESO-landen zijn hoofdzakelijk geconcentreerd op enkele Aziatische landen zoals India, China, Indonesië en Hong Kong. Andere landen hebben ervoor gekozen om niet via een kennisgevingsprocedure te werken of hebben een verbod van de invoer van vele of alle afvalstoffen opgelegd (dat is vooral zo voor Afrikaanse landen).

---

<sup>108</sup> Supra: Deel 3, Europese Wetgeving.

<sup>109</sup> Verord. Commissie nr. 1418/2007, van 29 november 2007 betreffende de uitvoer, met het oog op terugwinning, van bepaalde in bijlage III of III A bij Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad genoemde afvalstoffen naar bepaalde landen waarop het OESO-besluit betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen niet van toepassing is, *Pb L* 4 december 2007, afl. 316, 6–52.

De *samenwerking met de niet-OESO-landen* blijkt niet altijd evident te zijn. Voor deze landen is het soms moeilijk om met de Europese afvaltransportwetgeving om te gaan. Het is vooral een probleem voor de bedrijven en in mindere mate voor de autoriteiten van het land van bestemming. Wat de reactie van niet-OESO-landen op kennisgevingsaanvragen betreft, is het soms lang wachten, vooral wanneer het om landen gaat waarmee geen uitgebreide afvalhandel wordt gedreven. De communicatie tussen de Belgische betrokken autoriteiten en de autoriteiten van bestemming gebeurt hoofdzakelijk via e-mail.<sup>110</sup> Een terugkomend probleem is dat, na het voltooiën van de nuttige toepassing of verwijdering van de afvalstoffen, het verzenden van de vervoersdocumenten door de ontvanger naar de kennisgever en de betrokken autoriteiten zelden wordt uitgevoerd. Dit veroorzaakt problemen omdat de bankgarantie volgens de wetgeving pas kan gelost worden eens de bevoegde autoriteit van verzending dit document heeft ontvangen.

### **5.2.2 De Milieu-Inspectie (MI)<sup>111</sup>**

**38.** Zoals reeds vermeld is de MI sinds april 2006, binnen het Vlaamse Gewest, verantwoordelijk voor de controles op afvaltransporten en de opvolging bij overtredingen. Gekoppeld aan deze functieverhuizing maakten zes personeelsleden van de OVAM de overstap naar de MI, zij versterken de buitendiensten en het hoofdbestuur door het uitvoeren van transportcontroles op de weg en in de zeehavens. Tijdens handhavingsactiviteiten wordt vaak samengewerkt met autoriteiten van andere landen, in hoofdzaak met Duitsland, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Deze samenwerking gebeurt op een informele manier (deels gestuurd door IMPEL-TFS) en wordt in praktijk gebracht onder de vorm van communicatie over interpretaties, gezamenlijke inspecties en de doorgave van specifieke zaken (zoals bij het terugsturen van illegale afvaltransporten).<sup>112</sup> Tegenwoordig is de MI het eerste aanspreekpunt voor de politie en de douane als er vragen zijn betreffende afvaltransporten. Als deze vragen eerder 'standpunt gericht' zijn (m.a.w. niet 'praktisch') of betrekking hebben op kennisgevingen kan de MI, indien noodzakelijk, verder contact opnemen met de OVAM. De MI zal zich bij het innemen van standpunten primair baseren op de wetgeving, maar als deze geen raad brengt, is de MI afhankelijk van de OVAM.

---

<sup>110</sup> Daarnaast worden er ook persoonlijke contacten gelegd op de jaarlijkse vergadering in het kader van het Verdrag van Bazel.

<sup>111</sup> De basis voor dit onderdeel vormt een interview dat op 5 maart 2008 werd afgenomen van BART PALMANS, milieu-inspecteur bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieu-inspectie in Brussel, aangevuld met gegevens uit de literatuur.

<sup>112</sup> X., *IMPEL-TFS seaport project II: 'International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipment' project report September 2004 – May 2006*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport\\_2\\_report2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport_2_report2.pdf)

**39.** Jaarlijks plant de MI een twintigtal steekproefsgewijze transportcontroles *langs de openbare weg*, steeds in samenwerking met de federale en de lokale politiediensten. Deze acties zijn specifiek gericht op afvaltransporten en de aandacht gaat vooral uit naar het correct invullen van de transportdocumenten. Deze documenten moeten een goede traceerbaarheid van het afval garanderen. Als een vrachtwagen geladen met afvalstoffen onderweg wordt tegengehouden moet het voor de toezichthoudende ambtenaar onmiddellijk duidelijk zijn waar het afval vandaan komt, waar het zal worden verwerkt en wat de juiste inhoud van de lading is. In 2006 bleken 27% van de 117 gecontroleerde afvaltransporten (tijdens zeven wegcontroles) niet aan de eisen te voldoen. De meest voorkomende overtreding was het ontbreken of gebrekkig ingevuld zijn van het identificatieformulier. In mindere mate werd vastgesteld dat het transport gebeurde door een niet-erkende overbrenger of een niet-geregistreerde vervoerder. De meest gecontroleerde afvalstromen waren schroot, organisch-biologisch afval, papierafval, gemengd bedrijfsafval en houtafval. Slechts 10% van de afvaltransporten bleek grensoverschrijdend te zijn.

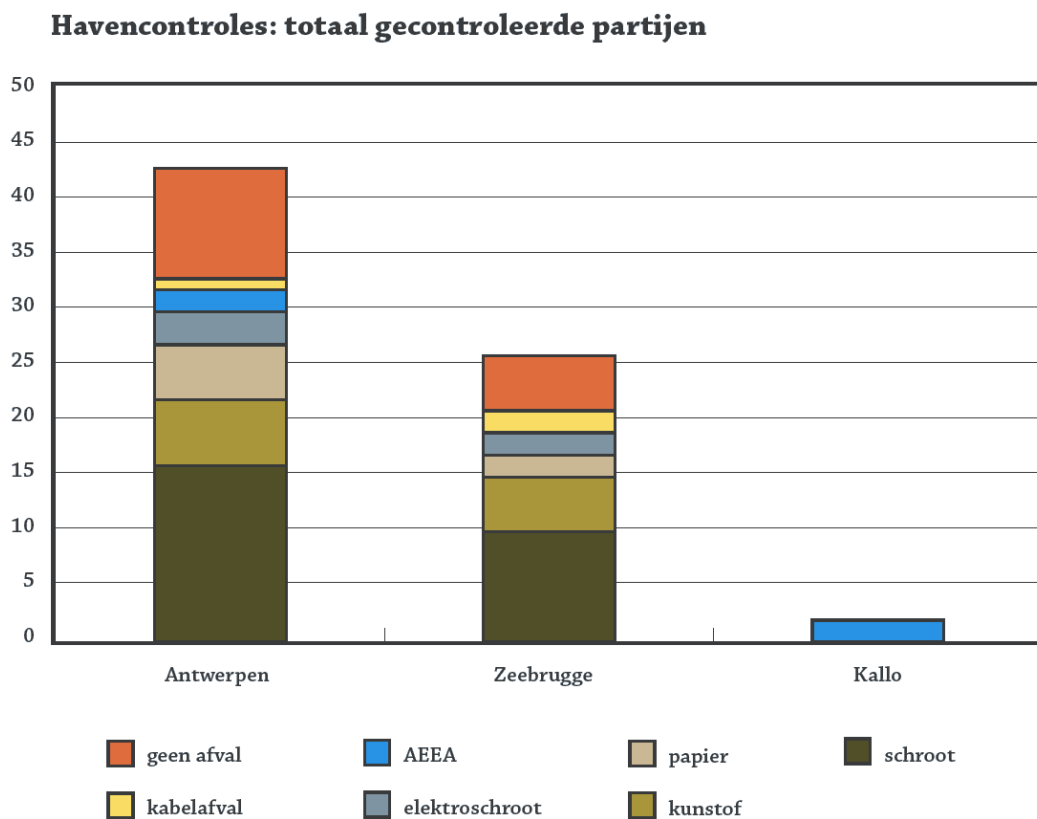
**40.** De MI voert, in samenwerking met de Scheepvaartpolitie en FLI, per maand gemiddeld 1 à 2 controles uit van *containertransporten in de zeehavens*.<sup>113</sup> Algemeen nemen twee inspecteurs deel aan zo'n controle, bijgestaan door vijf collega's voor aanverwante taken (beleid, dossiers, opvolging handhaving). Elke controle bestaat uit een terreinbezoek, de administratieve afhandeling en de verdere opvolging van het controledossier. Gemiddeld werkt een inspecteur een drietal dagen aan een controle (Febelauto, 2006).<sup>114</sup> Meestal wordt gebruik gemaakt van douaneaangiftes om een selectie te maken van de verdachte containers. In 2006 werden door de MI acht havencontroles uitgevoerd, waarvan vijf in de Antwerpse haven en drie in Zeebrugge (Figuur 2). Daarbij werd prioriteit gegeven aan *controles op de uitvoer van afval naar derde wereldlanden*. In totaal werden 71 containerpartijen geïnspecteerd. De helft daarvan (36) bleek afkomstig te zijn uit andere gewesten of lidstaten. Afhankelijk van de herkomst van het afval werden deze dossiers dan ook bezorgd aan het BIM, de DPE of de FLI. De meeste geïnspecteerde afvalstoffen van Vlaamse herkomst waren ferro- en non-ferroschroot, papier en kunststof. In zes van de 35 gevallen bleek de containerinhoud te bestaan uit tweedehandsgoederen zoals gebruikte banden en huisraad. In totaal werd 17% van de

---

<sup>113</sup> Dit betekent m.a.w. jaarlijks slechts 12 à 24 controles verspreid over vier havens (Antwerpen, Gent, Oostende, Zeebrugge).

<sup>114</sup> X., *Omdat de erkende centra zich duurzaam inzetten voor ons milieu*, Jaarverslag 2006 Febelauto, [www.febelauto.be/files/febelauto\\_2006\\_NL.pdf](http://www.febelauto.be/files/febelauto_2006_NL.pdf)

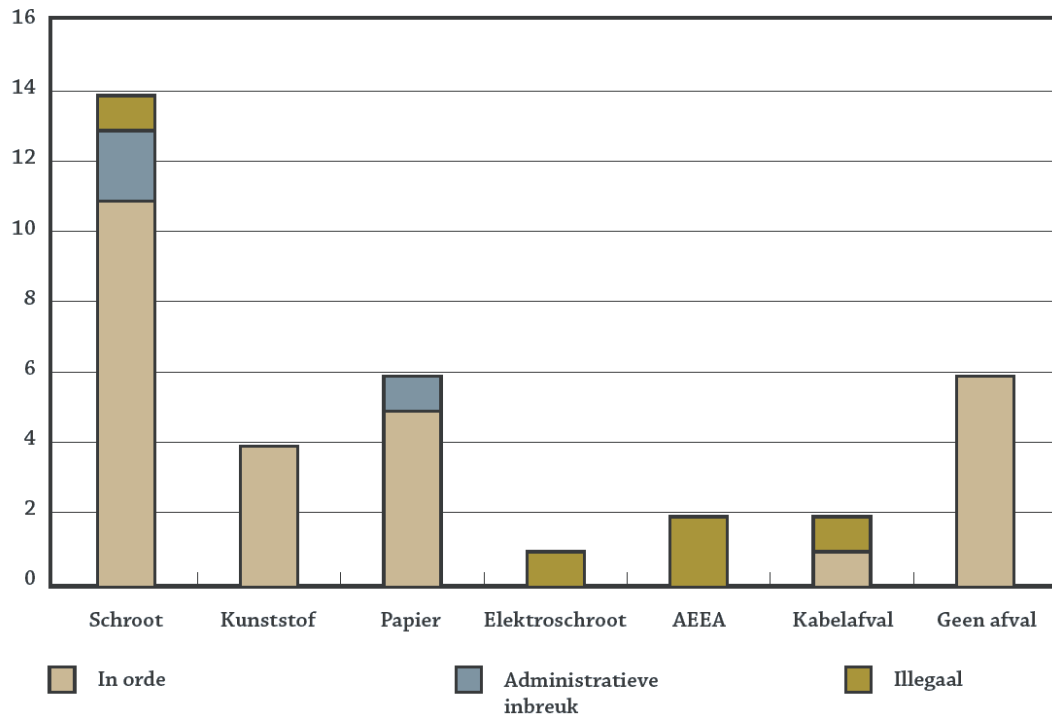
gecontroleerde zendingen uit Vlaanderen bestempeld als illegaal (Figuur 3). De transporten waren verboden of beschikten niet over een (correcte) kennisgeving. Wat de partijen uit binnen- en buitenland (71) betreft bleek 32% illegaal te zijn (Figuur 4). Op basis van de figuren 4 en 5 kan worden afgeleid dat elektroscroot evenals afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA) mag bestempeld worden als een probleemstroom. Het gros van de afvalpartijen vertrekt richting Azië, met als belangrijkste spelers China (schroot, elektroscroot, kunststof) en India (kunststof). De MI concentreerde haar controles hoofdzakelijk op deze bestemmingen en in mindere mate op Afrika en het Midden-Oosten. Bij het interpreteren van bovenstaande percentages met betrekking tot de illegale afvaltransporten moet er steeds in gedachte gehouden worden dat de percentages geen betrekking hebben op het totale afvaltransport maar op de selectie van verdachte transporten. Het cijfer is dan ook sterk beïnvloed door de manier waarop de selectie werd gemaakt.



**Figuur 2: Totaal gecontroleerde partijen door de MI in 2006<sup>115</sup> (AMINAL, 2006)**

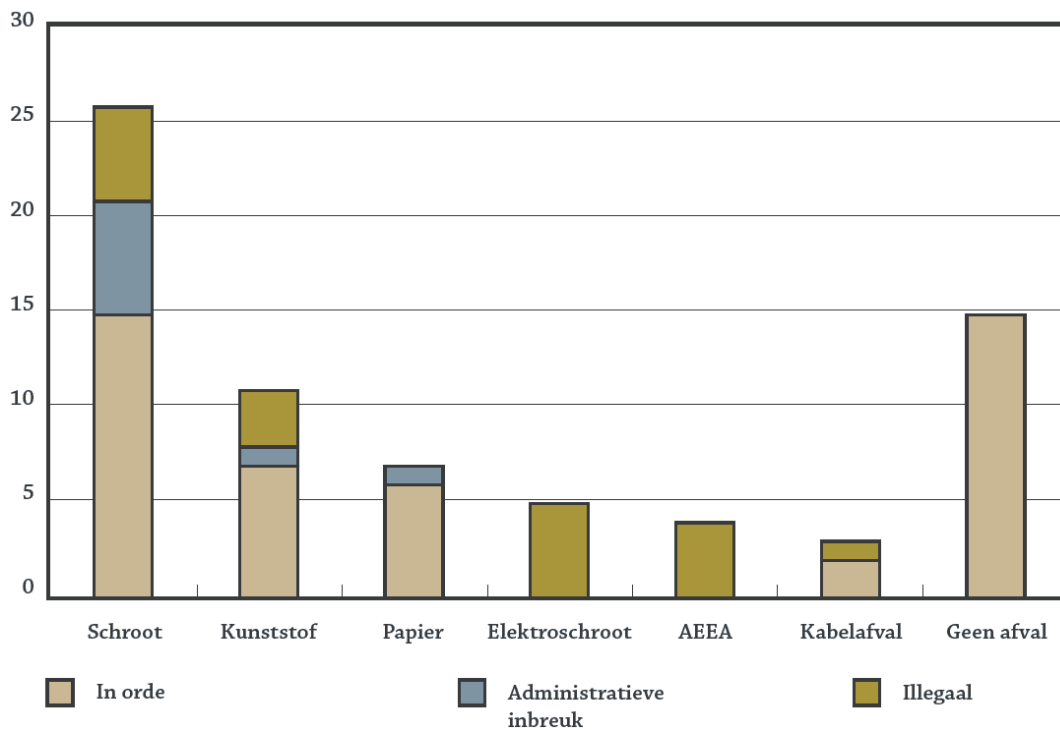
<sup>115</sup> In Kallo werd één gerichte controle uitgevoerd op een autoterminal.

### Havencontroles: gecontroleerde partijen afkomstig uit Vlaanderen



**Figuur 3: Gecontroleerde partijen afkomstig uit Vlaanderen door de MI in 2006 (AMINAL, 2006)**

### Havencontroles: totaal gecontroleerde partijen



**Figuur 4: Totaal gecontroleerde partijen uit binnen- en buitenland door de MI in 2006 (AMINAL, 2006)**

De MI voerde in 2006 relatief weinig controles uit op de uitvoer van kabelafval naar *China*. China besliste in 2004 om geen elektronisch afval (inclusief kabelafval) meer te aanvaarden zonder kennisgeving, waarna deze afvalstroom beschouwd werd als een probleemstroom. Ondertussen hebben de meeste exporteurs hun handel geregulariseerd. Opvallend was dat de uitvoer naar China van ander elektroschroot, zoals gedemonteerde en/of geplette PC's, printers en andere huishoudelijke elektronica ondertussen lijkt toe te nemen. Alle door de MI gecontroleerde partijen bleken illegaal te zijn, d.w.z. dat het ging om verontreinigd materiaal en/of dat de exporteurs niet over een kennisgeving met toestemming beschikten. In 2007 werden door de MI vooral meer overtredingen met betrekking tot de uitvoer van vervuild kunststof naar China vastgesteld.<sup>116</sup> Indien de MI op basis van een vastgesteld illegaal transport vindt dat een bedrijf zijn erkenning niet verdient, kan zij vragen aan de OVAM om deze erkenning in te trekken.

<sup>116</sup> B. PALMANS, *Milieu-inspectie controleert afvaltransporten*, LNE 2007, [www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten](http://www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten)

41. De MI werkt momenteel mee aan twee Europese handhavingsprojecten die georganiseerd worden onder de vlag van IMPEL-TFS. Het 'End-of-life-Vehicles Project' loopt sinds september 2006 en heeft als doel om in alle lidstaten een standaardinspectiemethode voor de controle op de uitvoer van voertuigwrakken naar derde wereldlanden toe te passen. Het tweede project is het 'Enforcement Actions-Project' waarbij driemaal per jaar een Europese controlemaand wordt georganiseerd waarin alle lidstaten transportcontroles uitvoeren - soms met uitwisseling van inspecteurs.<sup>117</sup> Los van de IMPEL projecten ontving de MI op 5 december 2007 een delegatie van het Chinese Ministry of Environmental Protection (MEP - vroeger SEPA genaamd), een tegenhanger van het Vlaamse LNE, tijdens een havencontrole door de MI in Antwerpen. Contacten met China zijn van groot belang daar de export naar het land blijft toenemen.

42. Naar aanleiding van de overgang naar de nieuwe afvaltransportwetgeving werd door de MI in samenwerking met de OVAM een opleiding gegeven aan alle betrokken politiediensten (ca. 300 personen), waarbij de Afvalverordening (2006) uitgebreid werd besproken. Het voorkomen van eventuele, door Vlaams afval veroorzaakte, milieurampen, werd hierbij als doelstelling benadrukt. Aanvullend werd door de MI een praktijkgerichte cursus gegeven die betrekking had op het uitvoeren van controles in het kader van de verordening.<sup>118</sup> De douane heeft deze cursus niet gekregen, maar heeft wel een handleiding ontvangen voor de toepassing van de Afvalverordening (2006). Zowel de MI als de OVAM hebben reeds hun bereidheid geuit tot het geven van lessen aan de douane.<sup>119</sup>

### 5.2.3 De Federale Leefmilieu Inspectie (FLI)<sup>120</sup>

43. Wat betreft afvaltransport heeft de FLI twee taken, namelijk: (1) inspecties uitvoeren op de *doorvoer* van afvalstoffen samen met de opvolging van de gedetecteerde overtredingen en

---

<sup>117</sup> Zo heeft de MI op 6 en 7 december 2007 inspecteurs ontvangen van 19 lidstaten, tijdens een evaluatievergadering.

<sup>118</sup> B. PALMANS, *Milieu-inspectie controleert afvaltransporten*, LNE 2007, [www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten](http://www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten)

<sup>119</sup> Interview met E. DE PICKER, diensthoofd van de Dienst Europa en verantwoordelijke voor de in- en uitvoer binnen de OVAM, 24 april 2008.

<sup>120</sup> Onderstaande tekst is gebaseerd op gegevens verzameld tijdens een interview op 26 maart 2008 met MARC DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu Inspectie, aangevuld met gegevens uit de literatuur.



(2) het al dan niet *goedkeuren van kennisgevingen* als autoriteit van doorvoer. Wat betreft doorvoer zijn er twee mogelijke scenario's: afval dat vanuit een derde land via België (langs de openbare weg, de waterwegen of het spoor) verder getransporteerd wordt naar een derde land van bestemming of afval dat vanuit een derde land van herkomst getransporteerd wordt naar één van onze Belgische havens om van daaruit naar het land van bestemming te worden gebracht. Voor het volbrengen van zijn taken beschikt de FLI in Vlaanderen over vijf voltijdse controleurs en één deeltijdse, waarvan er vier actief zijn in de zeehavens. In Wallonië beschikt men over zeven voltijdse controleurs en één deeltijdse. Instanties op regionaal niveau doen regelmatig beroep op deze controleurs, als versterking tijdens inspecties.

**44.** De controles worden, zoals hierboven reeds vermeld, altijd uitgevoerd in samenwerking met eerstelijnsdiensten (zoals politie en/of douane) en eventueel ook met de MI. Als een *illegaal transport* wordt gedetecteerd, wordt dit tegengehouden (door de politie of de douane), waarna door de FLI een rapport wordt opgesteld. Het rapport wordt vervolgens doorgestuurd naar de betrokken autoriteiten en de kennisgever. Deze moeten bevestigen dat ze toestemming verlenen voor het terugsturen van de lading. Tot de akkoorden zijn ontvangen, wordt de lading of de vrachtwagen langs de kant gehouden. Zonder de toestemming van de autoriteit van herkomst en bestemming worden er door de autoriteit van doorvoer geen concrete beslissingen genomen. Als een illegaal transport wordt opgemerkt tijdens een wegcontrole maakt de FLI gebruik van een *verkorte procedure*. Daarbij wordt alles verstuurd per fax. Op die manier duurt het gemiddeld drie uur om de goedkeuringen van de betrokken partijen te verkrijgen, waarna de vrachtwagen aan zijn terugweg kan beginnen. Als het gaat om een illegale container op een kaai, vergt het proces meer tijd. Het terugsturen van ladingen is administratief zeer tijdrovend voor de FLI. Samenwerking tussen de verschillende instanties is essentieel. Als afval wordt teruggestuurd, is het van belang dat de autoriteiten in het land van herkomst de vracht verder opvolgen om te voorkomen dat de lading niet gewoon naar een volgende haven wordt gebracht (*port hopping*). De FLI wordt sporadisch opgeroepen door buitenlandse autoriteiten om een illegale container op te sporen die via één van de Belgische havens zal passeren. In zo'n gevallen is het meestal goed geweten om welke container het gaat en kan de landing worden tegengehouden.

**45.** Binnen België is de FLI de bevoegde autoriteit voor doorvoer. In deel 3, Europese Wetgeving, werd besproken welke bevoegdheden en taken zo'n autoriteit heeft. De FLI beschikt over een *eigen database* die de kennisgevingen bevat met betrekking tot afval dat via België

wordt doorgevoerd. Men probeert het stilzwijgend verlenen van toestemming te vermijden (ook als er geen voorwaarden worden gesteld), om zo het in kaart brengen van de afvaltransportroutes te faciliteren.

#### **5.2.4 De politie**

**46.** De samenwerking van politiediensten met inspecteurs van de MI en de FLI werd hierboven reeds enkele malen aangehaald. In het kader van de controles op afvaltransporten zijn zowel de wegpolie als de Scheepvaartpolitie van belang. Naar aanleiding van het Nationaal Veiligheidsplan (2004-2007), dat de controle op afvaltransporten als één van de prioriteiten beschouwde, werd de Scheepvaartpolitie evenals de gewone federale politie uitgebreid met vijf werknemers.

**47.** De leden van de *Scheepvaartpolitie* hebben naast hun algemene taken (zoals de controle op illegale immigratie, mensenhandel, drugsmokkel, wapensmokkel,...) ook oog voor de afvalhandel. Sinds de inwerkingtreding van het Nationaal Veiligheidsplan hebben een aantal onder hen een specifieke opleiding gevolgd voor de bestrijding van afvalfraude. De documenten van de scheepsagenten die de boekingen uitvoeren van de verschillende containers op de schepen, vormen de basis voor het uitwerken van acties. Hoewel de gegevens zeer summier zijn, is meestal wel aangegeven of het om afval gaat of niet. Sinds 2004 worden er jaarlijks gemiddeld 200 controles uitgevoerd, waarvan een 100 tal in Antwerpen en een 100 tal in Zeebrugge. Bij een deel van deze controles wordt samengewerkt met de MI en de FLI, die niet onafhankelijk te werk kunnen gaan omdat zij, in tegenstelling tot de politie, niet over een stopbevoegdheid beschikken. Vóór 2004 werkte de Scheepvaartpolitie enkel projectmatig mee aan afvalcontroles. Zo werd het eerst Seaport project (IMPEL-TFS) ondersteund door de Scheepvaartpolitie Antwerpen.<sup>121</sup>

**48.** De *federale en de lokale politie* zijn de belangrijkste spelers voor de controle op afvaltransporten *over de weg*. De controles worden nooit specifiek uitgevoerd in functie van het bestrijden van afvalfraude. Tijdens zulke acties is er ook oog voor de verkeersveiligheid, de aanwezigheid van de boorddocumenten, het respecteren van de rij- en rusttijden, ... De

---

<sup>121</sup> Interview met B. PALMANS, voormalig medewerker bij de OVAM, momenteel actief als milieu-inspecteur bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieu-inspectie (MI) in Brussel, 5 maart 2008.

assistentie van leden van de MI en de FLI wordt regelmatig aangevraagd, in de mate van het mogelijke proberen zij daarop in te gaan.

**49.** De politiediensten maken gebruik van *eco-formulieren* als ze twijfelen over het al dan niet in overtreding zijn van een container of een vracht of als ze een illegaal transport detecteren. Een eco-formulier bevat gegevens over de plaats en het tijdstip van de vaststelling, de afvalstof in kwestie, de bestuurder, de betrokken firma's, het vervoermiddel, de transportdocumenten en de gecontacteerde diensten. Op basis van deze formulieren kan verder onderzoek worden uitgevoerd (bv. om uit te maken of de bestemming van het transport vergund is voor de verwerking of het opslaan van het afval), waarbij indien nodig de MI of de FLI kan worden betrokken. Alle uitgeschreven eco-formulieren worden verzameld in een database. Een proces-verbaal wordt indien nodig opgesteld aan de hand van zo'n formulier.<sup>122</sup>

### **5.2.5 De dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën<sup>123</sup>**

**50.** De controle op afvaltransporten aan de buitengrenzen wordt uitgeoefend door de dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën in het kader van haar algemene dienstopdrachten. De ambtenaren van de douane concentreren zich in eerste instantie op de *fiscale problematiek*: controle op de betaling van de BTW, namaakproducten... De controle op afval dat de landsgrens oversteekt, staat wegens gebrek aan capaciteit slechts achteraan de lijst met prioriteiten. Een vijftigtal ambtenaren van de administratie der Douane en Accijnzen zijn specifiek aangeduid als contactpersonen voor afvalfraude. Deze personeelsleden kennen de afvalstoffenreglementering en beschikken over een handboek inzake de controle op afvalstoffen, waarin diverse controlehandelingen worden besproken en alle contactpunten binnen de bevoegde gewestelijke en federale autoriteiten worden vermeld. Voor deze personen is het inspecteren van afvaltransporten geen voltijdse opdracht: zij spenderen er minder dan 5% van hun tijd aan. De douane beschikt enkel over de bevoegdheden om inbreuken tegen de afvaltransportwetgeving op te sporen en de transporten te blokkeren. De bevoegdheid tot verbaliseren behoort in deze tot de gewesten. Het is dan ook zo dat de hulp van de MI of de FLI wordt ingeroepen als verdachte transporten werden opgespoord, deze instanties vervolledigen het onderzoek en staan indien nodig in voor de verdere opvolging van overtredingen. De douane

---

<sup>122</sup> Interview met M. DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu-inspectie (FLI), 26 maart 2008.

<sup>123</sup> Op 27 maart 2008 werd een interview afgenomen van PAUL VOS, dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, Directeur Gewestelijke Inspectie Antwerpen. Onderstaande tekst is gebaseerd op het interview en gegevens uit de literatuur.

houdt de containers maximaal drie dagen tegen. De lading wordt toch doorgelaten als de MI of de FLI niet binnen deze termijn zijn komen opdagen.

**51.** In februari 2007 zijn er tussen de douane en de andere betrokken autoriteiten afspraken gemaakt over een betere samenwerking en communicatie. Tijdens de n.a.v. deze afspraken georganiseerde vervolggaderingen, wordt het voor de contactpersonen van de douane die specifiek betrokken zijn bij de controle op afvaltransporten, duidelijker waar de problemen zich situeren, zodat ze gerichtere controles kunnen uitvoeren. Daarnaast worden er ook gezamenlijke controles gepland, waarbij de douane verwacht wordt vooraf te selecteren welke containers verdacht lijken. Hoewel de ambtenaren van de douane bereid zijn mee te werken, maakt een tekort aan capaciteit en informatie dat niet altijd mogelijk.

**52.** Als men afval naar derde wereldlanden wil transporten moet primair een aangifte bij het dichtbijzijnde kantoor van uitvoer worden gedaan. Indien het transport is toegelaten worden er in het kantoor van uitvoer drie uitvoeraangiftes opgesteld. Van de drie exemplaren blijft er één achter op het kantoor van uitvoer, wordt er één doorgegeven aan de producent van de goederen en vergezelt het laatste exemplaar het transport. Een aantal vrachten worden door een ambtenaar van het kantoor van uitvoer aan een visuele controle onderworpen. Als er geen overtredingen worden vastgesteld, wordt de vracht verzegeld. Het kantoor van uitvoer beschikt in de meeste gevallen niet over de capaciteit om alle vrachten te controleren. De uitvoerdocumenten worden door het kantoor van uitvoer doorgestuurd naar het kantoor van uitgang, die alle documenten verzamelen in een databank.<sup>124</sup> De kantoren van uitgang zijn gelokaliseerd aan zeehavens en luchthavens, en dienen de goedkeuring te geven om goederen op de kaai (of in een luchthaven) op te slaan in afwachting van het daadwerkelijk verlaten van het grondgebied van de EU. In de gevallen waarbij het kantoor van uitvoer tevens het kantoor van uitgang is, verlopen de controles vlotter. Indien dit niet het geval is, wordt het gebrek aan handhaving groter. Tijdens het transport van het kantoor van uitvoer naar het kantoor van uitgang kunnen nog onregelmatigheden plaatsvinden en de ambtenaren in het kantoor van uitgang beschikken niet over de capaciteit om de volledige verificatie over te doen. Als het gaat om een verzegelde vracht weet het kantoor van uitgang dat er geen overtredingen zijn. Indien de vervoerder een vervoersdocument, informatiedocument of een kopie van het kennisgevingsdocument met toestemming voorlegt aan de douane, kan de controle snel en

---

<sup>124</sup> Dit gegevensbestand is vrij volledig. Men wil het in de toekomst meer toegankelijk maken voor externen. Via deze weg zou men een beter inzicht willen verwerven in de omvang van de geëxporteerde hoeveelheden aan goederen.

efficiënt worden afgehandeld. In de meerderheid van de gevallen krijgt de douane deze documenten echter niet te zien.<sup>125</sup>

**53.** Sinds begin februari 2008 is de douane in een overgangsfase naar een 'paperless' beheer van hun gegevens. Een elektronisch systeem selecteert automatisch de zaken die prioritair zijn voor inspectie (de transporten met fiscaal belang komen op de eerste plaats). Dit systeem vergemakkelijkt ook het verwerken van statistieken en het delen van informatie met derde instanties. Een nadeel is het verminderde overzicht dat men over de transporten heeft (infra).

**54.** Een terugkerend probleem in de Belgische zeehavens is de praktijk waarbij handelaars de vereiste documenten net voor het vertrek van een vracht of net te laat indienen. Op die manier staan containers op de kaaien waarvan de inhoud niet bekend is. Tegenwoordig voert de douane acties waarbij net die containers worden gecontroleerd of waarbij de containers zonder documenten net voor hun vertrek worden geblokkeerd. Zo worden er soms 60 tot 100 containers per schip tegengehouden.<sup>126</sup>

## **5.3 De controles in praktijk**

### **5.3.1 De selectie van verdachte ladingen**

**55.** Alvorens de inspecteurs overgaan tot de uitvoering van de werkelijke controles, worden de verdachte transporten geselecteerd. Wat betreft *wegcontroles* gebeurt dit eerder steekproefsgewijs: vrachtwagens worden door motoragenten uit het verkeer geplukt of men maakt gebruik van wegblokkades. *Zeecontainers* daarentegen worden door inspecteurs van de Milieu-Inspectie en de Federale Leefmilieu Inspectie hoofdzakelijk geselecteerd op basis van de informatie die wordt teruggevonden op de douaneaangiften. Tegenwoordig is dat nog mogelijk omdat de aangiften op papier aanwezig zijn. Op termijn zullen deze aangiften elektronisch worden verwerkt, waardoor men in mindere mate een overzicht zal hebben van alle aanwezige containers. Een inspecteur doorloopt op een controledag ongeveer duizend douaneaangiften en kopieert diegene die betrekking hebben op afvaltransporten (50-100). Vaak worden ook de

---

<sup>125</sup> Interview met P. Vos, Dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, Directeur Gewestelijke Inspectie Antwerpen, 27 maart 2008.

<sup>126</sup> Interview met M. DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu-inspectie (FLI), 26 maart 2008.

documenten aangewend van de scheepsagenten, die de boekingen van de containers op de schepen uitvoeren, hoewel deze in het algemeen minder gegevens bevatten dan de douaneaangiften.<sup>127</sup> Meestal is er op de documenten aangegeven of het om afval gaat, maar ontbreken gegevens over het al dan niet gevaarlijk karakter ervan. In dit opzicht zijn de selecties gedeeltelijk steekproefsgewijs. Daarnaast heeft men ook oog voor de uitvoer van tweedehands goederen, vooral voor specifieke probleemstromen zoals de elektrische of elektronische apparaten en de voertuigen. Bij het selecteren baseert men zich naast de beschrijving van het goed dat wordt getransporteerd, ook op de waarde van de goederen, de bestemming, de factuur, de scheepslijn, de producent en de ontvanger. Veel inspecties zijn specifiek gericht op afvaltransporten met niet-OESO-landen als bestemming. Als het transport vergezeld wordt van een factuur is het vaak interessant om deze te vergelijken met de aangifte: de informatie in het eerstgenoemde document blijkt meestal correcter dan deze aangegeven op het aangiftedocument. Sommige scheepslijnen kijken er streng op toe dat ze geen verdachte goederen transporteren: ze willen voorkomen dat ze moeten instaan voor het terugbrengen van de containers, wat vaak gepaard gaat met problemen inzake het terugvorderen van de transportkosten van de producent. Andere scheepslijnen kunnen gekend zijn als eerder nonchalant voor wat betreft het aan boord nemen van ladingen.<sup>128</sup> Men heeft ook specifieke aandacht voor de containers waarvan de papieren nog niet zijn afgegeven. Naast het selecteren op basis van de documenten voeren Inspecteurs van de MI of de FLI ook vaak controles uit op basis van tips ontvangen van de *Scheepvaartpolitie* of de *douane*. Zoals reeds vermeld, verwerken de Scheepvaartpolitie en de douane de controles op afvaltransporten in hun algemene inspecties.

### 5.3.2 De werkelijke controle

**56.** Eens de verdachte transporten zijn geselecteerd begint men met een uitgebreide *administratieve controle*. Tijdens zo'n controle wordt nagegaan of alle vereiste informatie aanwezig is en of alle betrokken instanties (vervoerders en verwerkers) over de correcte vergunningen beschikken. De documenten die een transport moeten vergezellen zijn beschreven in Deel 3 (supra, kennisgeving samen met vervoersdocument of informatieplicht). Als de informatie onvolledig is, neemt de inspecteur contact op met de producent of andere

---

<sup>127</sup> Interview met M. DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu-inspectie (FLI), 26 maart 2008.

<sup>128</sup> Interview met B. PALMANS, voormalig medewerker bij de OVAM, momenteel actief als milieu-inspecteur bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieu-inspectie (MI) in Brussel, 5 maart 2008.

betrokken personen. Vaak rijzen er problemen bij het identificeren van de producent (en dus de afkomst van het afval) omdat de 'traders', die enkel aankopen en verkopen, alleen zichzelf vermelden. Een ander probleem is dat de ondernemingen geen gebruik maken van een informatieverplichtingsdocument zoals voorgeschreven in de Afvalverordening (2006). Ook in zo'n geval wordt contact opgenomen met de onderneming.<sup>129</sup>

**57.** Als de inspecteurs het nodig achten om een container aan een *fysische controle* te onderwerpen wordt deze op bevel van de Scheepvaartpolitie of de douane vrij gezet voor inspectie. Om een eerste zicht te hebben op de inhoud van de container en om te zien of deze niet tot aan de deuren gevuld is, wordt de *container doorgelicht* met een mobiele of vaste scanner van de douane. Indien er geen probleem is, kan het openen van de container op de kaai gebeuren. Indien de lading afkomstig is uit België en uit de scan blijkt dat het openen van de container moeilijk zal verlopen, wordt aan de producent gevraagd om de vracht terug te brengen naar de plaats van lading, om daar aan een visuele controle onderworpen te worden.

Eens een container geopend is, gaat men na of de inhoud overeenkomt met de beschrijving op de bijbehorende documenten. Indien dit niet het geval is, wordt het transport geblokkeerd. Een bepaalde afvalstof *mag niet vermengd zijn* met ander afval, tenzij de verschillende afvalstoffen strikt zijn gescheiden in de container en de verschillende verwerkers duidelijk vermeld zijn op de bijbehorende papieren. Twee voorbeelden van ladingen van afvalstoffen die vaak vermengd zijn met andere stoffen zijn oud papier (bevat vaak plasticresten) en schroot (bevat vaak plastic, olie...). In sommige gevallen is de lijn moeilijk te trekken: wanneer is afval ontoelaatbaar vervuild met ander afval? Soms wordt ervoor gekozen om op basis van een monsternamen het percentage vervuiling te bepalen, maar aangezien de wetgeving geen specifiek antwoord op deze vraag geeft, blijft dit een subjectieve kwestie. Om uit te zoeken of een lading al dan niet gevaarlijke substanties bevat, wordt in een aantal gevallen een staal voor analyse in een laboratorium genomen. In sommige gevallen is het noodzakelijk om een groot deel van de lading uit de container te halen zodat kan worden nagegaan of zich vooraan in de container, of verborgen achter bepaalde balen, geen andere illegale materialen bevinden. Zo'n visuele controle kan bijna een ganse dag in beslag nemen.

---

<sup>129</sup> Interview met M. DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu-inspectie (FLI), 26 maart 2008.

Een tweede problematiek is het *onderscheid tussen tweedehands goederen en afval*. Voor bepaalde goederen zijn specifieke richtlijnen uitgeschreven. Zo zijn er voor voertuigbanden bepaalde regels opgesteld met betrekking tot de kwaliteit en de profieldiepte om de inspecteur te helpen bij het nemen van een beslissing. Ook bestaat er een handleiding voor het maken van het onderscheid tussen afgedankte elektrische en elektronische apparaten (AEEA) en tweedehands elektrische en elektronische apparaten (EEA). EEA die verscheept worden voor *hergebruik* in het land van bestemming moeten voorzien zijn van een verklaring waarop is aangegeven dat het apparaat in kwestie direct bruikbaar is en volledig functioneert. Eveneens moet een bewijs aanwezig zijn van de evaluatie en het testen van het apparaat. De apparaten mogen geen schadelijke stoffen bevatten zoals PCB's, CFK's en asbest; de aanwezigheid van deze stoffen is meestal aangegeven op een etiket dat op het apparaat is gekleefd. Ook een verklaring van de houder die het transport regelt dat geen enkel apparaat als afval te beschouwen is, moet aanwezig zijn. Het is belangrijk dat de apparatuur zorgvuldig is gestapeld en verpakt om schade tijdens het transport, laden of lossen te voorkomen. Als aan bovenstaande voorwaarden is voldaan mogen de goederen beschouwd worden als tweedehands, op voorwaarde dat de apparaten geen fysieke schade vertonen die het functioneren of de veiligheid in gedrang zouden kunnen brengen en er geen elementen ontbreken. Als niet aan alle voorgaande eisen is voldaan, kan de inspecteur eventueel nog zelfstandig de goederen testen. In het geval waarbij EEA verscheept worden voor *herstel en hergebruik* mag de uitvoer toch nog doorgaan, als de houder die het transport regelt heeft verklaard dat er geen afval wordt getransporteerd, als de apparaten niet uitgesproken beschadigd zijn, als alle goederen zorgvuldig zijn gestapeld en verpakt, en als er een ontvanger is aangegeven die de apparatuur zal herstellen in het land van bestemming.<sup>130</sup>

### 5.3.3 De opvolging van illegale transporten

**58.** Als uit de controle blijkt dat de lading, de bestemming, de vergunning of de wijze van verwerken niet in orde is, zal de politie of de douane het *transport tegenhouden* en begint de *administratieve afhandeling* van het dossier. Wat betreft illegale ladingen uit een derde land is door IMPEL-TFS een handleiding geschreven over hoe een blokkering en eventuele terugzending moet worden afgehandeld. Deze handleiding voorziet dat alle betrokken autoriteiten en de kennisgever op de hoogte moeten worden gebracht en hun toestemming

---

<sup>130</sup> Interview met B. PALMANS, voormalig medewerker bij de OVAM, momenteel actief als milieu-inspecteur bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieu-inspectie (MI) in Brussel, 5 maart 2008.



moeten verlenen voor de terugzending van de lading. Afhankelijk van de afkomst van de lading gebeurt deze afhandeling door de MI, het BIM, het DPE of de FLI. Allereerst wordt onderzoek gedaan naar de *verantwoordelijke* voor de illegale zending. Als het gaat om een illegale container op een kaai afkomstig uit België of als een illegaal transport wordt opgespoord tijdens een wegcontrole, dan wordt de lading meestal teruggestuurd naar de plaats van opladen. Verantwoordelijken voor illegale zeecontainers uit het buitenland kiezen er meestal voor om het afval te laten verwerken in een Belgisch of Nederlands bedrijf. Totdat een oplossing wordt gevonden, blijft de container op de kaai staan. In uitzonderlijke gevallen wordt door de inspecteurs een opvolgingsbezoek uitgevoerd bij de afzender (uitsluitend binnen België). Meestal wordt een aanmaningsbrief gestuurd aan de overtreder met daarin de vermelding welke overtredingen zijn vastgesteld en het verzoek om zich binnen een bepaalde termijn in regel te stellen.<sup>131</sup> Op basis van de overtredingen wordt door de toezichthoudende ambtenaren een proces-verbaal opgesteld en bezorgd aan het parket van de Procureur des Konings. Een terugkerend probleem is dat buitenlandse betrokkenen niet komen opdagen als ze gedagvaard worden voor het parket. Vaak zijn de personen in kwestie niet meer aanwezig in België als het transport plaatsvindt of zijn ze er nooit geweest. Als het gaat om een persoon uit een niet-OESO-land wordt de zaak meestal geseponeerd. De uit te schrijven boetes zijn vastgelegd in het Milieuhandhavingsdecreet.<sup>132</sup> Bij ernstige illegale overtredingen kan de inspecteur aan de OVAM, het BIM of de OWD vragen om de vergunning van de betrokken instelling in te trekken.

## 5.4 Communicatie tussen de verschillende instanties

**59.** Aspecten over de communicatie tussen de verschillende Belgische toezichthoudende instanties werden hierboven reeds herhaaldelijk aangehaald. Men heeft vroeger reeds afspraken gemaakt om elkaar toegang te verlenen tot elkaars gegevensbestanden, maar tot op relatief recente datum (voorjaar 2008) zijn deze nog niet allemaal gerealiseerd. Enkel de databank van de OVAM is toegankelijk voor de andere instanties, al beschikken niet alle betrokken ambtenaren binnen de politie en de douane over de login die nodig is om de gegevens, hoofdzakelijk met betrekking tot de kennisgevingen, in te kijken. De douane ontvangt van de OVAM een kort overzicht van de kennisgevingen met toestemming. De door de MI

---

<sup>131</sup> *Vr. en Antw.* VI.R. 2004-2005, 11 augustus 2005 (Vr. nr. 702 J. VRANCKEN, Antw. K. PEETERS).

<sup>132</sup> Artikel 16.6.3., § 1, Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid, BS 29 februari 2008.

opgestelde inspectieplannen zijn toegankelijk voor de OVAM.<sup>133</sup> De douane rapporteert maandelijks de statistieken van haar controles aan het parket.<sup>134</sup>

**60.** De communicatie omtrent afvaltransport tussen de verschillende landen van de EU wordt sterk beïnvloed door de *IMPEL-TFS projecten*, die aan de basis liggen van de connecties tussen de verschillende instanties van diverse landen. De samenwerking met landen die niet deelnemen aan de IMPEL-TFS projecten (supra, deel 4.) is heel beperkt. Informatiedoorgave tussen de verschillende instanties is van essentieel belang om *port hopping* op te sporen en om de transporten in kaart te brengen *van wieg tot graf*. De verdere uitbreiding van de samenwerking tussen de verschillende landen is dan ook noodzakelijk om afvalfraude tegen te gaan. Vlaanderen (de OVAM) neemt samen met Duitsland, Nederland en Oostenrijk eveneens deel aan de uitwerking van het EUDIN-project (European Data Interchange for Waste Notification), dat tot doel heeft elektronische gegevens met betrekking tot kennisgevingen van grensoverschrijdende overbrengingen uit te wisselen. Deze gegevensuitwisseling zal zowel gebeuren tussen de autoriteiten van de verschillende lidstaten als tussen de autoriteiten en de bedrijfswereld (kennisgevers, verwerkers van afvalstoffen, ...). In de beginfase van het project zullen de voor- en nameldingen van elk transport automatisch gebeuren. Op termijn is het de bedoeling om alle kennisgevingen geautomatiseerd te laten gebeuren.<sup>135</sup>

**61.** Op het gebied van de communicatie tussen *België en niet-OESO-landen* valt een groot verschil op te merken tussen de samenwerking met Aziatische landen en deze met Afrikaanse landen. Met de voor de afvalhandel belangrijkste Aziatische landen zoals China, Hongkong, India en Indonesië zijn reeds contacten uitgebouwd. Hoewel de informatie-uitwisseling nog steeds beperkt is en verdere uitbreiding vereist, wordt door Belgische autoriteiten regelmatig telefonisch contact opgenomen met betrokken autoriteiten van deze landen. Langs deze weg bekomt men informatie over bepaalde verwerkers die vermeld staan op vrachtdocumenten. Deze manier van samenwerken ontbreekt of is zeer miniem met Afrikaanse landen.

---

<sup>133</sup> Interview met E. DE PICKER, diensthoofd van de Dienst Europa en verantwoordelijke voor de in- en uitvoer binnen de OVAM, 24 april 2008.

<sup>134</sup> Interview met P. Vos, Dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, Directeur Gewestelijke Inspectie Antwerpen, 27 maart 2008.

<sup>135</sup> X., *Transport afval, European Data Interchange for Waste Notification (EUDIN)*, OVAM 2008, [www.ovam.be/jahia/Jahia/pid/242?lang=null](http://www.ovam.be/jahia/Jahia/pid/242?lang=null)

**62.** In *Nederland* staat men al een stuk verder wat betreft het leggen van contacten met derde wereldlanden.<sup>136</sup> De contacten richten zich hoofdzakelijk op China en India. Wat betreft China is er een direct contact met de medewerkers van het Ministry of Environmental Protection (MEP). Naast het uitwisselen van informatie over het al dan niet vergund zijn van bepaalde bedrijven wil men in de toekomst ook kunnen nagaan of het afval daadwerkelijk naar deze bedrijven wordt geëxporteerd. Nederland bezocht reeds enkele recyclingparken in China. In tegenstelling tot de beelden die door Greenpeace en het Basel Action Netwerk (BAN) worden weergegeven, kregen de Nederlandse afgevaardigden parken te zien die wat betreft milieuhinder vergelijkbaar waren met bedrijven in Nederland. Dergelijke parken (vooral aan de kust) zijn opgebouwd uit tientallen tot honderden kleine verwerkers. De parken bestaan meestal uit een grote betonnen vloer en een centrale waterafvoer met zuivering. Diverse Nederlandse bedrijven die in China gevestigd zijn, bevestigden dat er ook erbarmelijke locaties bestaan. Voor handelaars in afval zal het waarschijnlijk vaak economisch interessanter zijn om het afval over te brengen naar locaties zonder voorzieningen. Via workshops van de Bazel-conventie gekoppeld aan activiteiten van het IMPEL-TFS netwerk legt Nederland ook contacten met landen zoals de Filipijnen, Indonesië, Thailand en Vietnam. Recent werd in Nederland ook een project gestart met als doel om de contacten met Afrika op te bouwen.

**63.** De afvalindustrie in de Aziatische landen is meer samenhangend dan in de Afrikaanse landen. Zo blijkt het vervolgen van één Aziatische handelaar, verantwoordelijk voor een illegaal transport, een invloed te hebben op meerdere Aziatische handelaars. De Afrikaanse handelaars werken meestal alleen, informatie over boetes en handhaving wordt dan ook minder snel verspreid dan tussen Aziatische handelaars. Samen met het aspect dat de communicatie tussen België en Aziatische autoriteiten vlotter verloopt dan met Afrikaanse autoriteiten, zorgt dit ervoor dat apparaten voor hergebruik met bestemmingen zoals China en Indonesië, steeds beter worden verpakt en gestapeld. Ook wat betreft de aanwezigheid en de volledigheid van de vereiste documenten, is een positieve evolutie op te merken, dit in tegenstelling tot de ladingen met als bestemming Afrika.<sup>137</sup>

---

<sup>136</sup> CARL HUIJBREGTS, projectleider bij de VROM Inspectie voor het opzetten van een netwerk met Aziatische landen om bestemmingen van Nederlands afval te kunnen verifiëren, via mail, 7 mei 2008.

<sup>137</sup> Interview met B. PALMANS, voormalig medewerker bij de OVAM, momenteel actief als milieu-inspecteur bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieu-inspectie (MI) in Brussel, 5 maart 2008.

## 5.5 Probleempunten

64. De probleempunten van toepassing op projecten van IMPEL-TFS (supra) zoals het gebrek aan capaciteit, het tekort aan uitwisseling van informatie op nationaal en internationaal niveau, samen met de ongelijke interpretatie van definities en concepten, blijken ook specifiek van toepassing te zijn op België.<sup>138</sup> Zowel de politie, de douane als de andere inspecterende diensten blijken een *gebrek* te hebben *aan capaciteit*, m.n. omdat deze momenteel niet in verhouding staat tot de stroom aan afvaltransporten die de havens te verwerken krijgen en die vooral afkomstig is uit de buurlanden. Een verhoging van de capaciteit bij deze diensten en in het bijzonder een prioritisering van de handhaving bij instanties zoals de MI, de FLI en de DPE, moet het mogelijk maken om een groter percentage aan containers te inspecteren en bijgevolg ook de pakkans te verhogen. De moeilijkheid om overtreders gerechtelijk te vervolgen zorgt ervoor dat potentiële overtreders minder worden afgeschrikt. Het gaat immers meestal om buitenlandse firma's of personen van niet-Europese origine die slechts kortstondig in Europa verblijven. Bij dagvaarding voor het parket komen ze meestal niet opdagen. Omwille van de relatief kleine kans om opgespoord en vervolgd te worden en het feit dat er jaarlijks 6 tot 8 miljoen containers passeren, kan een haven zoals Antwerpen door overtreders aanzien worden als een draaischijf voor illegale transporten.

65. De moeizame administratieve afhandeling van overtredingen vormt eveneens een probleem. Volgens de afvaltransportwetgeving moeten illegale grensoverschrijdende overbrengingen teruggezonden worden naar de plaats van verzending. Ondanks de afspraken die werden gemaakt op het IMPEL-TFS forum tussen handhavingsautoriteiten van verschillende landen, en ondanks de goede verstandhouding tussen de instanties in de verschillende Belgische gewesten, gaan deze terugzendingen telkens gepaard met tijdrovende procedures. Daarenboven is de correcte verwerking van het afval op de plaats van verzending niet altijd gegarandeerd. Een betere en snellere samenwerking is vereist.<sup>139</sup>

## 5.6 Voorbeelden van illegale afvaltransporten

Ter illustratie zullen finaal drie voorbeelden van illegale transporten kort worden besproken:

---

<sup>138</sup> X., *IMPEL-TFS seaport project II: 'International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipment' project report September 2004 – May 2006*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport\\_2\\_report2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport_2_report2.pdf)

<sup>139</sup> *Vr. en Antw. VI.R. 2003-2004*, 9 januari 2004 (Vr. nr. 78 J. MALCORPS, Antw. L. SANNEN).

### Voorbeeld 1:

Deze casus vond plaats in 2006. Naar aanleiding van drie verdachte containers die in Zeebrugge klaarstonden voor verschepping naar China, nam de Scheepvaartpolitie contact op met de Milieu-Inspectie. Omdat de producent een Vlaams afvalverwerker bleek te zijn, werd de zaak verder onderzocht door de MI. De politie meldde dat de containers gevuld waren met een mengsel van kunststof, metaal, kabeltjes, printplaten, rubber en textiel. De MI nam contact op met het bedrijf en er werd overeen gekomen om de containers terug te sturen naar de laadplaats om ze daar vervolgens onder toezicht leeg te storten. Uiteindelijk bleek het afval afkomstig te zijn van vershredderde voertuigen. De producent had een kennisgeving aangevraagd voor het uitvoeren van kabelafval naar China. Op het kennisgevingsdossier werd aangegeven dat het ging over lange stukken kabel, die in China handmatig gesplitst zouden worden in de twee elementen, kunststof en metaal, om vervolgens te worden gerecycleerd. De MI nam een monster van deze partij waaruit bleek dat 60-65% van de lading uit korte stukken kabel bestond die op een eenvoudige wijze gerecycleerd kon worden. Er was twijfel over de mogelijkheid om de andere 35 à 40% nuttig te kunnen toepassen in China. Algemeen werd vastgesteld dat de lading niet overeenkwam met de beschrijving op de kennisgeving. De OVAM trok op verzoek van de MI de goedkeuring voor deze kennisgeving in.<sup>140</sup>

### Voorbeeld 2:

Het tweede voorbeeld heeft eveneens betrekking op kabelafval dat wordt uitgevoerd naar China. Dit keer werd de verdachte lading in 2004 onderschept in de haven van Antwerpen. Het onderzoek naar de container met kabelafval werd gestart naar aanleiding van tips afkomstig van de Scheepvaartpolitie en de douane. Uit onderzoek bleek dat de container was geladen door een Belgische onderneming. Het afval was afkomstig uit Nederland. Er werd dan ook contact opgenomen met de Nederlandse VROM-inspectie, die bevestigde dat het afval zonder toestemming werd uitgevoerd naar China (onwettige handel). Verder onderzoek leidde tot de conclusie dat de transportdocumenten vervalsd waren. Het Belgische bedrijf was gebruikt als dekmantel, het werd immers aangegeven als eindbestemming zonder dat de VROM daarvan op de hoogte was. België diende klacht in tegen de vervoersmaatschappij (vervalsing van documenten). Nederland daarentegen beschuldigde de producent van onwettige handel in

---

<sup>140</sup> X., *Milieuhandhavingsrapport 2006 van de afdeling Milieu-inspectie*, AMINAL 2006, [http://www.mina.be/front.cgi?s\\_id=1083](http://www.mina.be/front.cgi?s_id=1083), 53-55.

kabelafval. Finaal bleek dat het Belgische bedrijf reeds meerdere malen was gebruikt als dekmantel voor export naar niet-OESO-landen.<sup>141</sup>

### Voorbeeld 3:

Sinds 2001 bestaat in België een 'aanvaardingsplicht' voor afgedankte elektrische en elektronische apparatuur (AEEA). Op basis van deze wettelijke verplichting zijn de fabrikanten en de invoerders van elektrische en elektronische apparatuur (EEA) verantwoordelijk voor de terugname van door de consument afgedankte apparaten. Naast deze verplichting zijn de inzamelaars ook verantwoordelijk voor het verwerken en recycleren van de apparaten volgens welbepaalde wettelijke normen. De fabrikanten en invoerders kunnen aan deze plicht voldoen hetzij via een collectief systeem hetzij op individuele wijze. Op basis van de talrijke containers met EEA en AEEA (al dan niet illegaal) die worden onderschept in de haven van Antwerpen en Zeebrugge is vastgesteld dat inzamelaars van de apparaten aan hun verplichtingen tot recyclage of wettelijk gereguleerde storting proberen te ontlopen door de goederen te transporteren naar niet-OESO-landen. In combinatie met de problematiek van het inschatten van de omvang van de geëxporteerde hoeveelheden was deze vaststelling in 2004 de aanleiding tot het uitvoeren van een 25-tal steekproefcontroles bij de schrootsector in de arrondissementen Gent, Oudenaarde en Dendermonde met speciale aandacht voor AEEA. De hoeveelheid geëxporteerde goederen is moeilijk in te schatten omdat de eindverkopers en de overbrengers deze gegevens vaak niet registreren. De controles werden uitgevoerd op initiatief van de gerechtelijke politie van Gent en in samenwerking met de OVAM. Vier bedrijven bleken aan niet vergunde opslag van AEEA en niet-erkende overbrenging van deze afvalstoffen te doen.<sup>142</sup>

## **6 BESLUIT**

**66.** Ondanks de strenge wetgeving blijkt *illegaal afvaltransport* naar derde wereldlanden een algemeen verspreid fenomeen te zijn. Het meest voorkomend zijn illegale transporten van groene lijst afvalstoffen en afgedankte goederen, die als zogenaamde tweedehands goederen worden verscheept. Cijfers over illegale afvaltransporten lopen erg uiteen en worden beïnvloed door de manier waarop verdachte ladingen werden geselecteerd voor controle. Zo werd na afloop van het *Seaport-II project* (2004-2006), waarbij de twee bovenvermelde algemene

---

<sup>141</sup> X., *IMPEL-TFS project on verification of waste destination, project I*, IMPEL 2004, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_projectreport.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_projectreport.pdf)

<sup>142</sup> *Vr. en Antw. VI.R.* 2004-2005, 11 augustus 2005 (Vr. nr. 702 J. VRANCKEN, Antw. K. PEETERS).

probleemstromen als prioriteit werden beschouwd, geconcludeerd dat 51% van de geïnspecteerde afvaltransporten illegaal waren. Tijdens het *Seaport-I project* (2003-2004) daarentegen werd slechts 20% illegaal bevonden. Andere onderzoeken, uitgevoerd door IMPEL-TFS en door individuele lidstaten, suggereerden dat tot 85% van het niet-gevaarlijk afval illegaal overgebracht zou worden. Tijdens zeehavencontroles uitgevoerd door de Belgische Milieu-Inspectie in 2006 ging de aandacht vooral uit naar afval met een derde wereldland als bestemming en daaruit bleek 17% van de gecontroleerde zendingen uit Vlaanderen illegaal te zijn. Neemt men de partijen uit zowel binnen- als buitenland samen, dan blijkt 32% illegaal te zijn. Alle geïnspecteerde transporten met elektroschroot en afgedankte elektrische en elektronische apparatuur waren illegaal. Deze afvalstromen mogen dan ook beschouwd worden als probleemstromen.

Men gaat ervan uit dat de hoeveelheid geëxporteerd *niet-gevaarlijk afval* wordt onderschat, omdat een groot deel van die transporten niet wordt aangegeven. De meerderheid van het afval heeft Azië als bestemming, met als belangrijkste spelers China en India. Hoewel het illegaal transport van *gevaarlijk afval* minder algemeen is, blijken zich toch regelmatig schandalen te voltrekken, zoals in 2006 toen de Probo Koala zwaar chemisch afval naar Ivoorkust transporteerde. Deze schandalen halen sneller de media, vooral als er zich op korte termijn zware gevolgen voor het milieu en de gezondheid voordoen.

**67.** De belangrijkste factor voor de illegale afvaloverbrenging vanuit de EU is een tekort aan *handhavingscapaciteit*: in vergelijking met het aantal afvaltransporten blijft het aantal controles erg laag. Daarbij komen het *gebrek aan ervaring, de complexiteit van de regelgeving en de hiaten in de nationale wetgeving* voor de opvolging van gevallen waarbij de verplichtingen niet worden nagekomen. De *inconsistente interpretatie van begrippen* en de *versnippering van het toezicht* zijn factoren die het nemen van juiste beslissingen bemoeilijken. Om afvalfraude tegen te gaan, is de samenwerking tussen verschillende nationale en internationale instanties van groot belang. Een tekort aan communicatie in combinatie met verschillen qua handhaving werkt immers het fenomeen *port hopping* in de hand. Binnen de EU is er in elk geval geen sprake van een uniforme handhaving: aangezien deze gebaseerd is op de nationale wetgeving van de verschillende lidstaten, zijn er onderlinge verschillen betreffende de wettelijke bevoegdheden, de controles, de beschikbare middelen, de samenwerking met andere autoriteiten, het uitschrijven van de boetes en de manier van vervolgen. Grensoverschrijdende afvalfraude binnen de EU kan pas worden tegengegaan als de handhaving is geharmoniseerd. Specifiek voor de zeehavens

blijkt er een spanningsveld te bestaan tussen de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer en de milieubelangen. Zo houdt de douane de verdachte containers slechts drie dagen tegen. Als de Milieu-Inspectie of de Federale Leefmilieu Inspectie binnen deze tijd niet is komen opdagen voor verder onderzoek, worden de transporten doorgelaten.

**68.** Binnen België zijn verschillende instanties bij de handhaving betrokken, zowel op gewestelijk vlak (de MI, het BIM en de DPE) als op federaal niveau (de FLI). Deze opsplitsing bemoeilijkt de efficiënte en vlotte werking van de handhaving en de opvolging van vastgestelde illegale transporten.

België en Nederland spelen, wegens het belang van de havens van Antwerpen en Rotterdam, een hoofdrol bij de legale en illegale afvalbewegingen binnen de EU. Het merendeel van de goederen (inclusief afval), dat in deze havens verscheept worden, is afkomstig uit het buitenland. De controles in België worden ook steeds meer toegespitst op de *zeehavens* zoals Antwerpen en Zeebrugge en het aantal wegcontroles neemt af. Tijdens *wegcontroles* worden de transporten steekproefsgewijs geselecteerd, waardoor de efficiëntie en de kans om een illegaal transport te onderscheppen kleiner is dan tijdens inspecties van zeecontainers, die voorafgegaan worden door een selectie op basis van de douaneaangiftes. De wegcontroles worden hoofdzakelijk uitgevoerd door de politie, soms in samenwerking met de MI en de FLI. De politie evenals de douane verwerken de controles in hun alledaagse inspectietaken, maar afval is daarbij slechts *projectmatig* een prioriteit. Als illegale of verdachte transporten worden gedetecteerd, wordt het verdere onderzoek meestal doorgegeven aan de MI en de FLI. De douane is enkel bevoegd voor de opsporing en het tegenhouden van verdachte afvaltransporten. Tijdens het uitvoeren van inspecties wordt MI en de FLI bijgestaan door eerstelijnsdiensten. De MI en FLI proberen per maand 1 à 2 zeehavencontroles uit te voeren. Dit aantal blijft erg laag.

Weg- en zeehavencontroles beginnen steevast met een *administratieve check-up*: er wordt nagegaan of de betrokken bedrijven vergund zijn en of alle vereiste informatie aanwezig is. Wanneer verplichte documenten ontbreken of onvolledig zijn, moet contact opgenomen worden met de producent. Soms is deze echter moeilijk te identificeren omdat de tussenkomende 'trader' die het afval heeft opgekocht en verkocht, zichzelf vermeldt als producent.



Als het op basis van de administratieve controle nodig wordt geacht, kan een *visuele controle* worden uitgevoerd. De moeilijkheid ligt hem vaak in het bepalen of afvalstoffen al dan niet ontoelaatbaar vervuild zijn met ander afval (afvalstoffen mogen niet vermengd zijn) en of apparaten al dan niet beschouwd mogen worden als tweedehands. Beslissingen daaromtrent mogen vaak als weinig geobjectiveerd aanzien worden.

Illegale afvaltransporten moeten volgens de wetgeving worden teruggestuurd naar de plaats van lading, een tijdrovende procedure als deze plaats zich in het buitenland bevindt. Tijdens de verdere opvolging kunnen aanbevelingsbrieven en proces-verbalen worden opgesteld. Wat betreft het verwerken van de kennisgevingsaanvragen is de OVAM verantwoordelijk voor Vlaanderen; de FLI is de bevoegde autoriteit voor doorvoer.

**69.** De Afvalverordening (2006) bepaalt sinds 12 juli 2007 verschillende procedures en controleregelingen voor de overbrenging van afvalstoffen op basis van een aantal criteria zoals het soort afval (gevaarlijk of niet-gevaarlijk), de bestemming (EU, EVA, OESO of niet-OESO-land), de route van het transport en de behandeling die het afval op de plaats van bestemming zal ondergaan (nuttige toepassing of verwijdering).

Naar niet-OESO-landen, waaronder de derde wereldlanden, mogen enkel groene lijst afvalstoffen voor nuttige toepassing worden overgebracht. De niet-OESO-landen hebben aan de Europese Commissie moeten verklaren welke groene lijst afvalstoffen uit de Europese Unie zij wensen te ontvangen en via welke procedure (zie: Verord. Commissie nr. 1418/2007). De landen die geen bevestiging hebben gestuurd worden geacht te hebben gekozen voor een procedure met voorafgaande schriftelijke kennisgeving en toestemming.

Wanneer een *kennisgeving* verplicht is, mag de overbrenging pas voltrokken worden als de bevoegde autoriteiten hun toestemming hebben verleend aan het land van verzending, het land van bestemming en de landen van doorvoer. Het transport moet vergezeld gaan van zowel de kopieën van het kennisgevingsdocument (met de schriftelijke toestemming en de voorwaarden van de verschillende autoriteiten) als een vervoersdocument. Het vervoersdocument moet tijdens het transport door alle betrokken ondernemingen worden ondertekend. Door middel van een borgsom moet de kennisgever het volledige transport tot en met de uiteindelijke verwerking van het afval dekken.

Wanneer voor een *algemene informatieverplichting* werd gekozen, dient de opdrachtgever van de overbrenging ervoor te zorgen dat de afvalstoffen vergezeld gaan van bepaalde informatie en documentatie.

Zowel in het geval van een kennisgeving als een algemene informatieverplichting moet een *contract* worden afgesloten tussen de opdrachtgever en de ontvanger die de nuttige toepassing van de afvalstoffen verzekert.

De kennisgeving en de informatieplicht moeten het mogelijk maken om afvaltransporten op te *volgen* en te *controleren*. Als een bevoegde autoriteit weet krijgt van een bepaalde actie of als de samenstelling van de afvalstof niet overeenkomstig is met wat in het kennisgevingsdocument of het informatieplichtdocument is vermeld, kan de toestemming voor het transport worden ingetrokken. De administratieve samenwerking met niet-OESO-landen blijkt niet altijd evident te zijn, voor deze landen is het soms moeilijk om met de Europese afvaltransportwetgeving om te gaan.

**70.** De vastgestelde en gerapporteerde probleempunten, hoofdzakelijk door IMPEL-TFS, hebben een invloed gehad bij het uitschrijven van de nieuwe Afvalverordening (2006).

Gebaseerd op het grote aantal vastgestelde illegale transporten van groene lijst afvalstoffen voor nuttige toepassing, werden in de nieuwe verordening *specifieke richtlijnen opgesteld voor een informatiedocument dat het transport moet vergezellen*. De inhoud en de vorm van het document zijn strikt aangegeven en een voorbeeld is toegevoegd als bijlage.

Om de wetgeving minder complex en makkelijker interpreteerbaar te maken is er in de nieuwe verordening gestreefd naar *administratieve eenvoud* (minder verschillende procedures, contracten en lijsten van afvalstoffen). Van groot belang is het extra artikel met betrekking tot 'de handhaving binnen lidstaten' dat verplichtingen en niet-bindende aanbevelingen uitschrijft om de handhaving te optimaliseren en harmoniseren.

Het is nog te vroeg om de inbreng van de aanpassingen in de huidige verordening te evalueren. Wel mag reeds gesteld worden dat het diepgaand controleren van afvaltransporten door de algemene informatieverplichting is gefaciliteerd, hoewel het document geregeld ontbreekt of onvolledig is.

## BIBLIOGRAFIE

### Artikelen

HENDRICKX, K., "Overheidsdienst verliest het zicht op uitgeschreven auto's, Jaarlijks raken 250.000 wagens spoorloos", *De Morgen*, vrijdag 16 mei 2008, 14.

SAUVILLER, R., "Dossier afvalmaffia: rijk en niet bepaald proper", *Humo* 2007, nr. 10/3522, 20-24.

Van Geel P.L.B.A., *Brief aan de voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, met betrekking tot de Probo Koala*, VROM 2006, [http://www.vrom.nl/get.asp?file=docs/kamerstukken/Tue19Dec20060910420100/SAS2006338825BriefinzakeproboKoala\(2\).doc](http://www.vrom.nl/get.asp?file=docs/kamerstukken/Tue19Dec20060910420100/SAS2006338825BriefinzakeproboKoala(2).doc)

### Boeken

BURNETT-HALL, R., JONES, B., FOGLEMAN, V., HART, D., BEDFORD, M., CROSS, C., DAVIES, P., DONMALL, M., ENGLISH, R., GREKOS, M., GROUND, R. en HYAM, J., *Burnett-Hall on environmental law*, Londen, Sweet & Maxwell, 2009, 1167 p.

DE PUE, E., LAVRYSEN, L. en STRYCKERS, P., *Milieuzakboekje 2008*, Mechelen, Kluwer, 2008, 1134 p.

JANS, J. en VEDDER, H., *European environmental law*, Groningen, Europa Law Publishing, 2008, 496 p.

MORRENS, P., *De golf en de zwemmer: bedenkingen bij de leefmilieuproblematiek*, Antwerpen, Standaard Uitgeverij, 1990, 136 p.

MORRENS, P. en DE BRUYCKER, P., *Afvalgids 2008-2009*, Mechelen, Kluwer, 2008, 760 p.

### Internetbronnen

#### Europese Unie

FERGUSON, M., *End of Life Vehicles (ELV) Directive: An assessment of the current state of implementation by Member States*, European Parliament Policy Department 2006, [http://www.europarl.europa.eu/comparl/envi/pdf/externalexpertise/end\\_of\\_life\\_vehicles.pdf](http://www.europarl.europa.eu/comparl/envi/pdf/externalexpertise/end_of_life_vehicles.pdf)

FISCHER, C., HEDAL, N., CARLSEN, R., DOUJAK, K., LEGG, D., OLIVA, J., LÜDEKING SPARVATH, S., VIISIMAA, M., WEISSENBACH, T. en WERGE, M., *Transboundary shipment of waste in the EU, Developments 1995-2005 and possible drivers*, European Topic Centre on Recourse and Waste Management 2008, [http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionetcircle/etc\\_waste/library?!=/working\\_papers/shipments290208pdf\\_EN\\_1.0\\_&a=d](http://eea.eionet.europa.eu/Public/irc/eionetcircle/etc_waste/library?!=/working_papers/shipments290208pdf_EN_1.0_&a=d)

HOOGEVEEN, A., USTAILIEV, E., HULTERMANS, R., WIELENGA, K., en DOLS, N., *Waste interpretation database*, IMPEL 2007, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/final\\_report\\_waste\\_interp\\_database.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/final_report_waste_interp_database.pdf)

ISARIN, N., *IMPEL-TFS seaport project: European enforcement initiative to detect illegal waste shipment*, Seventh international conference on environmental compliance and enforcement (2004), [http://www.inece.org/conference/7/vol1/41\\_Isarin.pdf](http://www.inece.org/conference/7/vol1/41_Isarin.pdf)

X., *About IMPEL*, IMPEL 2008, <http://ec.europa.eu/environment/impel/introduction.htm>

X., *IMPEL beschermt het milieu door een doeltreffende toepassing van Europese milieuwetgeving*, IMPEL 2003, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/brochure\\_nl.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/brochure_nl.pdf)

X., *IMPEL-TFS multiannual programme 2006-2010*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_multiannual\\_work\\_prog.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_multiannual_work_prog.pdf)

X., *IMPEL-TFS project on verification of waste destination*, project I, IMPEL 2004, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_projectreport.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_projectreport.pdf)

X., *IMPEL-TFS seaport project II: 'International cooperation in enforcement hitting illegal waste shipment' project report September 2004 – May 2006*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport\\_2\\_report2.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/seaport_2_report2.pdf)

X., *IMPEL-TFS threat assessment project: the illegal shipment of waste among IMPEL member states, project report*, IMPEL 2005, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_threat\\_assess\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_threat_assess_report.pdf)

X., *IMPEL-TFS verification- project II report, is what you see, what you get?*, IMPEL 2006, [http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/environment/impel/pdf/tfs_report.pdf)

X., *Supervision and control of shipments of waste, Summaries of legislation*, European Commission 2006, [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/waste\\_management/111022\\_en.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/waste_management/111022_en.htm)

X., *Transfrontier Shipment of waste (TFS)*, IMPEL 2008, [http://ec.europa.eu/environment/impel/tfs\\_projects.htm](http://ec.europa.eu/environment/impel/tfs_projects.htm)

## OVAM

DE PICKER, E., *Handleiding grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen*, OVAM 2007, [www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302](http://www.ovam.be/jahia/Jahia/cache/offonce/pid/176?actionReq=actionPubDetail&fileItem=1302)

X., *Transport afval, European Data Interchange for Waste Notification (EUDIN)*, OVAM 2008, [www.ovam.be/jahia/Jahia/pid/242?lang=null](http://www.ovam.be/jahia/Jahia/pid/242?lang=null)

## Varia

ENZLER, S.M., *Gifschepen: schoonmaken en afval dumpen*, Lenntech 2006, [www.lenntech.nl/gifschepen.htm](http://www.lenntech.nl/gifschepen.htm)

PALMANS, B., *Milieu-inspectie controleert afvaltransporten*, LNE 2007, [www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten](http://www.lne.be/themas/handhaving/milieu-inspectie-controleert-afvaltransporten)

POLAK, R.W., VAN DEN BIGGELAAR, N.H. en DHONDT, N.M., *Leden van de Vaste Kamercommissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijk Ordening en Milieubeheer, Tweede Kamer der Staten Generaal, Juridische vragen over gebeurtenissen rond het schip Probo Koala*, [www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf](http://www.milieuom.nl/milieuwetgevingzee.pdf)

VAN NIEUWENHOVE, C., *Gerechtelijke en administratieve Handhavingprocedures toegepast in het BHG voor inbreuken op de Verordening 259/93/EEG*, Leefmilieu Brussel [IBGE-BIM] 2007, [http://www.bipro.de/waste-events/doc/events07/be\\_presentation\\_5ibge\\_cn.pdf](http://www.bipro.de/waste-events/doc/events07/be_presentation_5ibge_cn.pdf)

X., *Draaiboek ketenproject afgedankte elektronische apparaten*, VROM-inspectie 2006, <http://www.handhaveninbrabant.nl/download/13470/cd/Draaiboek+project+elektronica+2006.pdf>

X., *Firm agrees Ivorian waste payouts*, BBC News 2009, <http://news.bbc.co.uk/2/hi/africa/8265193.stm>

X., *Lebanon waste import from Italy (Jellywax)*, American University 1992, <http://www.american.edu/ted/jellywax.htm>

X., *Milieuhandhavingsrapport 2006 van de afdeling Milieu-inspectie*, AMINAL 2006, [http://www.mina.be/front.cgi?s\\_id=1083](http://www.mina.be/front.cgi?s_id=1083), 53-55.

X., *Omdat de erkende centra zich duurzaam inzetten voor ons milieu*, Jaarverslag 2006 Febelauto, [www.febelauto.be/files/febelauto\\_2006\\_NL.pdf](http://www.febelauto.be/files/febelauto_2006_NL.pdf)

X., *Our news, Probo Koala updates, key facts*, Trafigura 2007, [http://www.trafigura.com/trafigura\\_news/probo\\_koala\\_updates.aspx](http://www.trafigura.com/trafigura_news/probo_koala_updates.aspx)

X., *Probo Koala: De feiten*, NOS 2007, [www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2006/9/28/Probokoala\\_tijdlijn.html](http://www.nos.nl/nosjournaal/artikelen/2006/9/28/Probokoala_tijdlijn.html)

X., *Rapport: Trafigura wist van gifdump*, NOS 2007, <http://www.nos.nl/nos/artikelen/2007/02/art000001C756ECA6B72A72.html>

X., *Staatssecretaris Van Geel van Milieu? Of van gifschepen!*, Dwarslezing 2006, <http://dwarslezing.blogspot.com/2006/09/staatssecretaris-van-geel-van-milieu.html>

## Interviews

Interview met E. DE PICKER, diensthoofd van de Dienst Europa en verantwoordelijke voor de in- en uitvoer binnen de OVAM, 24 april 2008.

Interview met M. DE STROOPER, controleur voor de doorvoer van afvalstoffen bij de Federale Leefmilieu-inspectie (FLI), 26 maart 2008.

Interview met B. PALMANS, voormalig medewerker bij de OVAM, momenteel actief als milieu-inspecteur bij het hoofdbestuur van de afdeling Milieu-inspectie (MI) in Brussel, 5 maart 2008.

Interview met P. VOS, Dienst Douane en Accijnzen van de FOD Financiën, Directeur Gewestelijke Inspectie Antwerpen, 27 maart 2008.

## Parlementaire Vragen en antwoorden

*Vr. en Antw.* VI.R. 2003-2004, 9 januari 2004 (Vr. nr. 78 J. Malcorps, Antw. L. Sannen).

*Vr. en Antw.* VI.R. 2004-2005, 11 augustus 2005 (Vr. nr. 702 J. Vrancken, Antw. K. Peeters).

*Vr. en Antw.* VI.R. 2005-2006, 20 januari 2006 (Vr. nr. 236 R. Daems, Antw. K. Peeters).

## Verordeningen

Verord. Raad nr. 259/93, 1 februari 1993 betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen binnen, naar en uit de Europese Gemeenschap, *Pb. L.* 6 februari 1993, afl. 30, 1.

Verord. Europees Parlement en Raad nr. 1013/2006, 14 juni 2006 betreffende de overbrenging van afvalstoffen, *Pb. L.* 12 juli 2006, afl. 190, 1–98.

Verord. Commissie nr. 801/2007, van 6 juli 2007 betreffende de uitvoer, met het oog op terugwinning, van bepaalde in bijlage III of III A bij Verordening (EG) nr. 1013/2006 genoemde afvalstoffen naar bepaalde landen waarop het OESO-besluit betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen niet van toepassing is, *Pb L* 7 juli 2007, afl. 179, 6–35.

Verord. Commissie nr. 1379/2007, van 26 november 2007 tot wijziging van bijlage I A, I B, VII en VIII van Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de overbrenging van afvalstoffen, teneinde rekening te houden met de technische vooruitgang en met de in het Verdrag van Bazel overeengekomen wijzigingen, *Pb L* 27 november 2007, afl. 309, 7–20.

Verord. Commissie nr. 1418/2007, van 29 november 2007 betreffende de uitvoer, met het oog op terugwinning, van bepaalde in bijlage III of III A bij Verordening (EG) nr. 1013/2006 van het Europees Parlement en de Raad genoemde afvalstoffen naar bepaalde landen waarop het OESO-besluit betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen niet van toepassing is, *Pb L* 4 december 2007, afl. 316, 6–52.