

Vergaderjaar 2007–2008

**22 343**

**Handhaving milieuwetgeving**

**25 883**

**Arbeidsomstandigheden**

**Nr. 192**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VOLKSHUISVESTING, RUIMTE-  
LIJKE ORDENING EN MILIEUBEHEER**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 april 2008

In het Algemeen Overleg met de Vaste Commissie voor VROM van 29 januari 2008 (Kamerstuk 22 343, nr. 190) heb ik toegezegd uw Kamer per brief te informeren over de diverse inspectieactiviteiten ten aanzien van importcontainers met gevaarlijke gassen. Ik heb toegezegd in te gaan op de vraag welke partijen hierbij betrokken zijn, welke bevoegdheden zij hebben – inclusief eventuele mandatering – en welke activiteiten de komende maanden ondernomen worden om nog strenger te sturen en te handhaven dan tot nu toe het geval is. Hierbij gaat het om importcontainers waaraan bewust gasvormige bestrijdingsmiddelen zijn toegevoegd én om importcontainers waarin gassen uit de daarin vervoerde producten uitdampen. In deze brief geef ik antwoord op deze vragen, mede namens de ministers van Sociale Zaken en Werkgelegenheid en Volksgezondheid, Welzijn en Sport en de staatssecretarissen van Verkeer en Waterstaat en Financiën.

De beschrijving van de betrokken partijen (Arbeidsinspectie, Inspectie Verkeer en Waterstaat, Voedsel en Waren Autoriteit, Douane en VROM-Inspectie), hun inspectieactiviteiten en hun bevoegdheden heb ik in de bijlage bij deze brief opgenomen. In de brief zelf ga ik in op mijn toezegging om de sturing en handhaving te verbeteren. In mijn brief van 6 november 2007 heb ik uw Kamer reeds geïnformeerd over de werking van de containerketen en beleids- en handhavinginstrumenten en dit herhaal ik zodoende niet.

Momenteel wordt gewerkt aan een verbeterslag in het toezicht. In deze brief informeer ik u hierover: er komt een nieuwe werkwijze die inhoudt dat de betrokken toezichthouders alle beschikbare informatie met elkaar delen en benutten voor het uitvoeren van een gezamenlijke risicoanalyse. Het toezicht wordt op basis van die risicoanalyse uitgevoerd. De wijze van samenwerking wordt uitgewerkt in een convenant, waarover u in de zomer van 2008 nader wordt geïnformeerd. Voor ik hier verder op in ga, wil ik u eerst informeren over de acties die op internationaal niveau zijn of

worden ondernomen, teneinde de problematiek in de mondiale keten aan te pakken.

### **Acties op internationaal niveau**

Zoals ik eerder in mijn brief van 6 november 2007 (Kamerstuk 22 343/25 883, nr. 182) uiteen heb gezet, ligt de oorzaak van de hoge concentraties van gevaarlijke gassen van containers in de landen van herkomst. De problemen die in Nederland hierdoor ontstaan, zouden daarom ook moeten worden bestreden op die plaats in de logistieke keten, dat wil zeggen op het moment van verladen in het exporterende land. De invloed van de Nederlandse regering op het gedrag van het bedrijfsleven aldaar is vooralsnog betrekkelijk gering en resultaten zullen vaak pas op langere termijn tot zichtbare resultaten leiden. Toch wordt hierop ingezet, mede vanuit het principe dat een brongerichte aanpak uiteindelijk het meest effectief is. In aanvulling op hetgeen in de brief van 6 november 2007 reeds is verwoord, wil ik u informeren over de volgende acties.

Ik heb uw Kamer toegezegd tijdens de Milieuraad het onderwerp van het met methylbromide gassen van containers en alternatieven daarvoor onder de aandacht te brengen van de Europese collega's in relatie tot het Montreal-protocol. Vanuit dit kader zijn diverse, voorbereidende, activiteiten ondernomen. Zo is tijdens de bijeenkomsten van het Nationale experts- en het Management Comité van «Ozon Depleting Substances» op 13 en 14 maart gepleit om het gassen van containers op de Europese agenda te plaatsen en alternatieven voor gassing van containers met methylbromide verder te onderzoeken om een basis te hebben voor de regulering van het gebruik van methylbromide via Europese regelgeving en het Montreal Protocol. Verder bleek in het ambtelijk overleg met de Commissie, informeel en in comitévergadering, dat een groot aantal lidstaten het eens is over de reductie van het methylbromide gebruik. Ook tijdens een informeel overleg van directeuren-generaal milieu van alle EU lidstaten heeft Nederland gepleit voor alternatieven voor gassing met methylbromide. Dit alles om de Europese Commissie ertoe aan te zetten het voortouw te nemen bij de besprekingen over de reductie van methylbromide in het Montreal Protocol en het gebruik van methylbromide te beperken via de toekomstige herziening van de Europese verordening 2037/2000/EG (inzake ozon).

Daarnaast hebben de partijen onder het Montreal Protocol afgesproken om het beleid ten aanzien van methylbromide af te stemmen met het International Plant Protection Convention (IPPC), dat aan een leidraad voor landen werkt voor eventuele beperking van het gebruik van methylbromide.

Er zijn van de zijde van Verkeer en Waterstaat al initiatieven genomen om de toepassing van gassen in containers en het op juiste wijze aanbrengen van de waarschuwingstekens in het land van herkomst internationaal op de agenda te krijgen. In 2007 is o.a. op voordracht van Nederland door de IMO (International Maritime Organization) hierover een document opgesteld, waarin aanbevelingen worden gedaan aan de bevoegde autoriteiten, leveranciers van de gassen, fabrikanten en andere betrokkenen. Dit document staat ondertussen ook op de agenda van het Sub Committee van de Verenigde Naties.

De Arbeidsinspectie heeft initiatieven genomen om het onderwerp van containers met gevaarlijke gassen onder de aandacht te brengen van de arbeidsinspecties van de Europese lidstaten. De doelen daarvan zijn het creëren van bewustwording, het in kaart te brengen van de mate waarin de problematiek speelt in andere lidstaten en het op de Europese agenda plaatsen van het onderwerp.

## De nieuwe werkwijze

De nieuwe werkwijze bestaat uit de volgende elementen:

1. **Versterken van de samenwerking en integrale ketenbenadering.** De betrokken toezichthouders worden slagvaardiger doordat de partners de beschikbare informatie met elkaar delen, een gezamenlijke risicoanalyse ontwikkelen en daarop gebaseerde werkafspraken uitwerken en vastleggen in een convenant. De keten (van haven tot eindbestemming) wordt op een integrale manier benaderd, waardoor de samenhang tussen de inzet van de verschillende betrokken toezichthouders en toezichtsinstrumenten verbetert. Dat versterkt het toezicht op die onderdelen van de keten waar de risico's het grootst zijn.
2. **Herkenbaarheid containers met gevaarlijke gassen.** Aan de naleving van de etiketteringsplicht uit de vervoerswetgeving voor containers die met bestrijdingsmiddelen zijn gegast wordt in de aanpak aandacht besteed. Handhaven van de etiketteringsplicht komt neer op het alsnog laten aanbrengen van de etikettering. De etiketteringsplicht geldt niet voor containers waarin een gevaarlijke atmosfeer heerst ten gevolge van uitdampen van gassen uit de daarin vervoerde producten. Om de herkenbaarheid te vergroten van containers die bij reguliere inspecties zijn gemeten en hoge concentraties gevaarlijke gassen bevatten als gevolg van het uitdampen van de vervoerde producten, worden de mogelijkheden onderzocht om een waarschuwingssticker aan te brengen.
3. **Eigen verantwoordelijkheid bedrijfsleven.** Het bedrijfsleven is eerstverantwoordelijke voor het zorgvuldig omgaan met containers die gevaarlijke gassen bevatten. De mogelijkheden worden onderzocht om in het toezicht rekening te houden met de mate waarin bedrijven hun verantwoordelijkheden hebben geborgd en om bedrijven te stimuleren afspraken te maken met hun toeleveranciers.

Ik ga nu nader in op de genoemde elementen.

### **Versterken van de samenwerking en een integrale ketenbenadering**

Bij de samenwerking staan informatie-uitwisseling en een gezamenlijke risicoanalyse centraal. De afspraken hierover worden vastgelegd in een convenant.

#### *Informatie-uitwisseling*

De informatie die de betrokken toezichthouders verkrijgen bij hun activiteiten (zie bijlage), wordt gedeeld. De informatie bestaat uit informatie over de naleving van de etiketteringsplicht, Arbowetgeving en Warenwet en uit vrachtinformatie van de Douane en resultaten van metingen in containers in de haven, tijdens transport en op de eindbestemming (inclusief analyseresultaten van genomen monsters).

#### *Gezamenlijke risicoanalyse*

De Douane heeft in het kader van het programma Vernieuwing Toezicht de taak op zich genomen om in de havens van Amsterdam en Rotterdam de activiteiten van de toezichthouders te coördineren, voor zover het de ladingen betreft. Op basis van deze taak zal de Douane de relevante toezichtinformatie van alle diensten over gevaarlijke gassen in containers bij elkaar brengen en de leiding nemen bij het opstellen van een gezamenlijke risicoanalyse.

Bij het opstellen van de risicoanalyse wordt gebruik gemaakt van de risicoanalyses die het RIVM heeft uitgevoerd. Zoals ik heb verwoord in mijn brief van 16 januari 2008 (Kamerstuk 22 343/25 883, nr. 186), waarmee ik u het RIVM-rapport «De risico's van milieugevaarlijke stoffen in importcontainers – de stand van zaken 2007», heb aangeboden, laten de risicoanalyses zien dat:

- feitelijke risico's voor omstanders gering zijn;
- de emissies uit containers zeer gering zijn ten opzichte van landelijke en regionale emissies van die stoffen en er geen invloed is op de luchtkwaliteit. Alleen voor methylbromide geldt dat de containers de enige bron van betekenis zijn en dus een relatief grote bijdrage hebben aan de nationale emissies;
- de uitgevoerde testen en modelberekeningen niet duiden op gezondheidsrisico's voor de consument.

In deze risicoanalyses zijn de risico's voor werknemers niet beoordeeld, aangezien er geen discussie is over de vraag of werknemers een risico lopen bij het openen van een container als zich daarin gevaarlijke gassen bevinden.

De analyse die RIVM heeft uitgevoerd wordt aangevuld met informatie van alle betrokken toezichthouders over naleving op bedrijfsniveau (toezichtsinformatie), vrachtinformatie van de Douane en informatie over het voorkomen van gevaarlijke gassen in containers (veelal afkomstig van metingen in de haven). De informatie die de Arbeidsinspectie verkrijgt uit haar bevraging van de arbeidsinspecties van de Europese lidstaten over incidenten zal ook worden benut voor de risicoanalyse. Periodiek wordt de risicoanalyse op basis van de meest recente nalevingsinformatie geactualiseerd.

Concreet leidt de risicoanalyse tot informatie over productstromen, bedrijven en bedrijfstakken waar sprake is van een grote kans dat regelgeving niet wordt nageleefd (etiketteringsplicht, Arbowetgeving of Warenwet) of waar sprake is van risico's (voor werknemer, consument of milieu). Met behulp van deze risicoanalyse kunnen inzichtelijke keuzes voor het richten van het toezicht op risicovolle containers o.a. aan de hand van bepaalde producten en bedrijven worden gemaakt. De gezamenlijk op te stellen risicoanalyse zal op die manier leiden tot effectiever en selectiever toezicht.

Als uit de risicoanalyse naar voren komt dat bepaalde aspecten prioriteit behoeven te krijgen, vindt daarop actief toezicht plaats. Onder actief toezicht wordt in dit verband verstaan dat bedrijven/containers worden gecontroleerd zonder dat sprake is van een directe aanleiding in de vorm van een in de keten aangetroffen container met hoge concentraties gevaarlijke gassen.

Indien uit de risicoanalyse naar voren komt dat bepaalde risicobedrijven/-producten voor meerdere toezichthouders van belang zijn, worden deze prioriteiten aangepakt. In dat geval wordt een gezamenlijke interventiestrategie opgesteld waarin de meest effectieve combinatie van middelen om de naleving te verbeteren (toezicht, voorlichting, herkenbaarheid van containers met gevaarlijke gassen, stimuleren eigen verantwoordelijkheid bedrijfsleven) wordt uitgewerkt.

#### *Vastlegging werkafspraken*

De samenwerkingsafspraken worden vastgelegd in een convenant, dat zo spoedig mogelijk wordt gesloten. De operationele doelen van het convenant zijn het realiseren van gericht toezicht (daar waar de risico's het grootst zijn) en effectiever toezicht (door potentiële risicosituaties beter te signaleren en waar nodig strikter te interveniëren).

In het convenant worden afspraken gemaakt over:

- de taken, bevoegdheden en werkwijze van de verschillende toezichthouders in de keten van import-transport-distributie-verwerking-verkoop;
- een beschrijving van de diverse meetactiviteiten, wie doet wat en in welke mate en de functie van deze activiteiten in het geheel;
- het inschakelen van andere toezichthouders bij constatering van een container met een hoge concentratie gevaarlijke gassen en de afhandeling daarvan. Hieronder vallen ook de criteria voor situaties waarover toezichthouders elkaar direct informeren en welke acties worden genomen, zoals tijdelijk vasthouden, en binnen welke termijn zij wat van elkaar verwachten in afwachting van hun beoordeling;
- het uitwisselen van informatie over de naleving van etikettingsplicht, Arbowetgeving en Warenwet;
- het uitwisselen van informatie tussen toezichthouders en het informeren van bedrijven bij geconstateerde overtredingen of te hoge gasconcentraties;
- het opstellen van een gezamenlijke risicoanalyse en het afhankelijk van de uitkomsten daarvan mogelijk opstellen van een gezamenlijke prioriteitstelling en gezamenlijke interventiestrategie. De taakverdeling daarbij en het periodiek onderhouden ervan aan de hand van de verzamelde informatie wordt daarin meegenomen. Hieronder valt ook het opstellen van risicoprofielen aan de hand waarvan de Douane bepaalde containers kan selecteren en gerichte metingen kunnen worden gedaan in de haven;
- het tijdens toezichtsactiviteiten actief verzamelen van toezichtsinformatie en meetinformatie ten behoeve van andere diensten.

Het convenant zal zoveel mogelijk aansluiten op de afspraken die in het kader van het project Vernieuwing Toezicht zijn en nog worden gemaakt over het toezicht in de grote zeehavens. Het convenant zal door de betrokken partijen onder regie van het Ministerie van VROM worden opgesteld.

### **Herkenbaarheid containers met gevaarlijke gassen**

Er bestaat een etiketteringsplicht als aantoonbaar bestrijdingsmiddelen zijn toegevoegd. Dit geldt dus niet voor hulpstoffen bij de productie, die ook kunnen uitwasemen. Het onderscheid tussen toegevoegde bestrijdingsmiddelen en uit een product uitwasemende hulpstoffen is vaak moeilijk aantoonbaar.

In de bestaande wet- en regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn naast de transporteur ook de afzender, de belader en geadresseerde aangewezen als verantwoordelijk voor een juiste etikettering van de containers. Ook in de nieuwe Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen die waarschijnlijk in de eerste helft van dit jaar van kracht wordt, is deze juridische basis voldoende verankerd. In plaats van alleen de kapitein, zijn de agent, de rompbevrachter, de afzender of diens agent of degene die verantwoordelijk is voor de belading van een container die met een zeeschip wordt vervoerd, verantwoordelijk voor een juiste etikettering.

Nadat een overtreding inzake de etikettering is vastgesteld kan alsnog een etiket worden aangebracht, waarmee de overtreding ongedaan wordt gemaakt. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft op dat moment geen juridische basis meer om de containers vast te houden, terug te sturen of de inhoud te vernietigen.

Het onderscheid tussen toegevoegde bestrijdingsmiddelen en uitwasemende hulpstoffen is niet relevant voor het risico bij opening van de

container. Ongeacht of wel of geen etiket is vereist en is aangebracht dienen bij opening van de container de arbovoorschriften in acht te worden genomen. Er kan immers een gevaarlijke atmosfeer in de container aanwezig zijn die niet afkomstig is van het toedienen van bestrijdingsmiddelen.

Onderzocht wordt of het aan de veiligheid bijdraagt om een container die bij reguliere controles concentraties aan gevaarlijke gassen blijkt te bevatten boven de wettelijke grenswaarde voor de beroepsbevolking, als zodanig herkenbaar te maken in de rest van de keten. Ook zal onderzocht worden of en hoe de afnemer hierover zou moeten worden geïnformeerd. Bij de verdere uitwerking in het convenant wordt nagegaan wat de beste optie is. Daarbij zullen eventuele negatieve effecten in ogenschouw worden genomen, zoals het ontstaan van het mogelijke misverstand dat een container zonder waarschuwing veilig is. Slechts een zeer beperkt deel van de importcontainers kan immers worden gecontroleerd.

### **Eigen verantwoordelijkheid bedrijfsleven**

Het bedrijfsleven kan zelf zorgen voor het terugdringen van de problematiek rondom containers met gevaarlijke gassen en daarmee invulling geven aan haar eigen verantwoordelijkheid. Zo kunnen afnemers van producten uit containers afspraken maken met toeleveranciers uit exporterende landen, zoals China, om ervoor te zorgen dat containers niet te zwaar of onnodig worden gegast en worden voorzien van de benodigde etikettering. Inmiddels zijn er al afnemers in Nederland die deze afspraken maken uit bezorgdheid voor de gezondheid van hun werknemers, voor de kwaliteit van hun producten en de kans op imagoschade. Ook kunnen bedrijven die containers openen, een verantwoorde werkwijze opnemen in hun arbozorgsysteem.

Om effectief te zijn, zou het bedrijfsleven deze aanpak op grote schaal moeten invoeren. Een stimulans vanuit de overheid kan zijn dat bij de uitoefening van het toezicht rekening wordt gehouden met bedrijven die op deze wijze actief zijn, eventueel gebaseerd op certificering van werkwijzen (bij voorkeur te combineren met reeds bestaande certificering). Het Kabinetsstandpunt inzake certificering/accreditatie is dat het bedrijfsleven zelf het gewenste instrumentarium ontwikkelt (zelfregulering).

In de zomer van 2008 wordt uw Kamer nader geïnformeerd over de in deze brief beschreven acties om de sturing en handhaving inzake containers met gevaarlijke gassen te verbeteren. Hierbij zult u ook worden geïnformeerd door de betrokken ministers over de stand van zaken rondom de internationale activiteiten.

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,  
J. M. Cramer

**Huidige activiteiten en bevoegdheden van betrokken toezichthouders****De keten van haven tot achterland**

De handhavingsketen van haven tot achterland bestaat uit de volgende toezichtsmomenten:

1. in de haven: metingen verricht in opdracht van de Douane en metingen verricht door de VROM-Inspectie;
2. in de haven en tijdens transport: metingen en toezicht op naleving etiketteringsplicht en zonodig handhaven door de Inspectie Verkeer en Waterstaat;
3. bij eindbestemming: toezicht op naleving Arboregelgeving en zonodig handhavend optreden door de Arbeidsinspectie;
4. bij eindbestemming: toezicht op naleving Warenwet en zonodig handhavend optreden door de Voedsel en Waren Autoriteit.

**Beschikbare informatie**

De volgende gegevens zijn beschikbaar:

1. Toezichtinformatie van de Arbeidsinspectie over de bedrijven die niet aan hun Arbowettelijke verplichtingen voldoen, informatie van de Voedsel en Waren Autoriteit over bedrijven die producten uit containers met gevaarlijke gassen op de markt brengen die niet voldoen aan de Warenwet en informatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat over naleving van de etiketteringsplicht.
2. Circa 150 gasmetingen per jaar die de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitvoert in samenwerking met de VROM-Inspectie in containers met gevaarlijke stoffen met het doel inzicht te krijgen in het voorkomen van gassen in dergelijke containers. Daarnaast voert de Inspectie Verkeer en Waterstaat circa 800 gasmetingen per jaar uit om te zorgen dat haar werknemers een container veilig kunnen betreden voor controlewerkzaamheden. Dit betreft grotendeels containers waarin gevaarlijke stoffen worden vervoerd.
3. De Douane beschikt over vrachtinformatie van containerschepen die Nederland naderen om gelost te worden. Aan de hand van deze informatie kan de Douane aangeven waar en wanneer de containers aankomen en globaal aangeven welke producten deze containers bevatten.
4. Bij het uitvoeren van een douanecontrole op lading uit een container kan de Douane – in het kader van veilige arbeidsomstandigheden voor de douaneambtenaren – aan het ontvangende bedrijf vragen om een gasmeting. Deze gasmetingen worden voor rekening en in opdracht van het bedrijfsleven uitgevoerd. Het zijn meestal indicatieve metingen.
5. Circa 300 gasmetingen per jaar die de VROM-Inspectie uitvoert in willekeurige containers om trends in soorten gassen, concentraties en aantallen containers waar te nemen. Dit zijn nauwkeurige metingen teneinde wetenschappelijk betrouwbare uitspraken te kunnen doen. Deze activiteit zal in 2008 worden geëvalueerd en aan de hand daarvan wordt besloten of voortzetting nodig is.

**Arbeidsinspectie***Inspectieactiviteiten*

Werkgevers die containers transporteren en ontvangen zijn verplicht om een risicoanalyse uit te voeren naar de risico's van gevaarlijke gassen in containers, een registratie van meetgegevens bij te houden en adequate maatregelen te treffen om deze containers veilig te openen en te betre-

den. Deze verplichtingen gelden op grond van de Arbeidsomstandighedenregelgeving.

De Arbeidsinspectie ziet toe op naleving van de Arbeidsomstandighedenregelgeving. Opening van containers vindt plaats in de distributiecentra, waar containers worden overgeslagen en opgeslagen, bij het vervoer, en bij het lossen van de container bij de eindontvanger, veelal de groothandel of detaillist. Op deze plekken in de logistieke keten concentreert zich de aandacht van de Arbeidsinspectie.

De Arbeidsinspectie heeft in 2002 en 2003 inspectieprojecten uitgevoerd en in 2005 gezamenlijk met de VROM-Inspectie. Uit deze projecten blijkt de naleving slecht te zijn, meer veroorzaakt door «niet weten» dan «niet willen». Als vervolgstrategie is daarom besloten een voorlichtingscampagne aan brancheorganisaties, sociale partners en bedrijven te starten. Als onderdeel daarvan heeft de Arbeidsinspectie in 2007 een brochure opgesteld en in de gehele logistieke keten verspreid. In de brochure staan de arbeidsrisico's bij containerbehandeling beschreven, wat werkgevers moeten doen en hoe de Arbeidsinspectie daarop handhaaft.

Ook hebben de arbodienst ArboUnie en het kenniscentrum voor het wegvervoer BGZ samen met de Arbeidsinspectie protocollen ontwikkeld die bedrijven kunnen gebruiken om de risico's van importcontainers in kaart te brengen. De protocollen stellen werknemers in staat containers veilig te openen en te betreden. In samenwerking met de Arbeidsinspectie hebben de verschillende branches in de logistieke keten hun achterban via hun eigen kanalen voorlichting gegeven over het risico van gevaarlijke stoffen in containers.

In de periode januari tot september 2008 voert de Arbeidsinspectie een inspectieproject uit bij 400 bedrijven, specifiek gericht op bedrijven die containers ontvangen met mogelijk gevaarlijke gassen.

Hoge meetwaarden in containers in de haven die niet geopend of betreden worden door werknemers, geven de Arbeidsinspectie geen aanleiding om daartegen op te treden. De aanwezigheid van hoge concentraties restgassen in gesloten containers geeft namelijk slechts beperkte informatie over de risico's van werknemers bij het openen van deze containers elders. Het is in de haven niet bekend wat de concentraties in de container zullen zijn op het moment van openen en of de container op de eindbestemming onder de juiste condities geopend zal worden. Wanneer de container onder de juiste condities wordt geopend, worden werknemers niet blootgesteld aan te hoge concentraties gevaarlijke gassen.

#### *Bevoegdheden*

De Arbeidsinspectie is bevoegd tot toezicht en handhaving op grond van Arbeidsomstandighedenregelgeving. De Arbeidsinspectie kan de werkgever en werknemer bindende aanwijzingen geven, in de vorm van een waarschuwing met termijn van opheffing van de overtreding, het stilleggen van werkzaamheden in situaties dat personen acuut gevaar lopen, het opleggen van boetes en het opmaken van een proces-verbaal.

### **Inspectie Verkeer en Waterstaat**

#### *Inspectieactiviteiten*

De Inspectie Verkeer en Waterstaat baseert haar toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen deels op een risicoanalyse. Vervoer van containers met gegaste lading, levert tijdens vervoer geen groot risico op en is derhalve geen prioriteit. Wel wordt informatie over herkomst en bestem-



ming van een gegaste lading die niet juist geëtiketteerd en/of gedocumenteerd is meegenomen in de risicoanalyse.

De VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat werken samen bij de controle van gassen in containers geladen met gevaarlijke stoffen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat verricht deze controles zelfstandig en maakt hierbij waar nodig gebruik van de kennis van VROM-Inspectie. In 2007 zijn 150 containers onderzocht. Aan de hand van de resultaten kunnen de arbeidsomstandigheden van de inspecteurs beter worden geborgd.

#### *Bevoegdheden*

Er zijn internationale vervoersafspraken (IMDG-Code van de International Maritime Organization, IMO) die voorschrijven dat containers die met een gasvormig bestrijdingsmiddel zijn behandeld tijdens het overzeese transport aan de buitenkant gemerkt moeten zijn en kenbaar gemaakt moeten zijn in transportdocumentatie. Deze verplichtingen zijn via de Wet vervoer gevaarlijke stoffen van toepassing op vervoer per spoor, over de weg en in de binnenvaart. De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt toezicht op de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft alleen bevoegdheden voor containers die met een bestrijdingsmiddel zijn behandeld, maar heeft geen bevoegdheden wanneer ongevaarlijke producten worden vervoerd waaruit gassen uitdampen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft de mogelijkheid containers in de haven te stoppen voor verder vervoer, indien niet wordt voldaan aan de etiketterings- en documentatieplicht. Tevens kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat in overleg met het Openbaar Ministerie een boete opleggen aan de transporteur wanneer duidelijk is dat deze kennis heeft van de aanwezigheid van bestrijdingsgassen in de container. De boete voor deze overtreding bedraagt maximaal € 16 500. Als niet is vastgesteld dat hij deze kennis heeft, dan kan de transporteur slechts gedwongen worden de overtreding ongedaan te maken. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft dan geen juridische basis meer om de containers vast te houden, terug te sturen of de inhoud te vernietigen. Ook kan de Inspectie Verkeer en Waterstaat geen boete opleggen aan de importeur, omdat die geen strafbaar feit ten laste kan worden gelegd.

### **Voedsel en Waren Autoriteit**

#### *Inspectieactiviteiten*

De Voedsel en Waren Autoriteit houdt toezicht op de naleving van wetgeving over voedselveiligheid, productveiligheid, dierziekten, dierenwelzijn, alcohol en tabak. Belangrijk uitgangspunt van de veelal Europese wetgeving is, dat het bedrijfsleven primair verantwoordelijk is voor het veilig produceren, importeren, verwerken, distribueren en op de markt brengen van producten. In haar toezicht gaat de Voedsel en Waren Autoriteit uit van vertrouwen dat het bedrijfsleven haar verantwoordelijkheid hiervoor neemt.

De Voedsel en Waren Autoriteit maakt keuzes voor prioriteiten in het toezicht, onder meer op basis van risico's voor de consument en van het historische naleefgedrag van bedrijven. Handhavingscapaciteit wordt ingezet daar waar de grootste risico's (kunnen) zijn. Overige risico's worden op basis van signalen (o.a. van andere inspecties), klachten en meldingen aangepakt. Bij dit reactieve toezicht wordt op basis van een risico-inschatting bepaald of en zo ja welke maatregelen nodig zijn. Dit kan zijn een inspectie bij het ontvangende bedrijf met eventueel daaraan gekoppeld monsternamen en laboratoriumonderzoek.

Het toezicht op ladingen uit containers met gevaarlijke gassen valt onder laatstgenoemde categorie. Dit is mede gebaseerd op resultaten van de RIVM-onderzoeken uit 2005 en 2007, waaruit blijkt dat er voor de consument geen gezondheidsrisico's zijn aangetoond bij het gebruik van food en non-food producten afkomstig uit containers met gevaarlijke gassen.

De Voedsel en Waren Autoriteit zal niet op elke melding van gemeten hoge concentratie van gevaarlijke gassen reageren. Immers, een gemeten hoge concentratie in de atmosfeer van een container betekent nog niet dat sprake is van een aantoonbaar risico voor de volksgezondheid, omdat de gemeten waarden nog niets zeggen over de concentraties van deze gassen in het product zelf op het moment dat het de consument bereikt. In deze gevallen wordt de ladingbelanghebbende wel op de hoogte gesteld en dient zijn verantwoordelijkheid te nemen en de producten zonnodig voldoende te ontgassen zodat ze geen risico meer opleveren voor de consument dan wel voldoen aan de Regeling residuen van bestrijdingsmiddelen Warenwet. De VWA houdt hier selectief toezicht op.

#### *Bevoegdheden*

De Voedsel en Waren Autoriteit is op basis van de Warenwet, de Algemene Levensmiddelenverordening (178/2004) en de verordeningen 882/2004 en 339/1993 bevoegd om bedrijven en hun waren te controleren en op basis daarvan bindende aanwijzingen te geven, waaronder het vooraf aantonen van de veiligheid van de producten. De Voedsel en Waren Autoriteit kan bij verdenkingen van overtredingen tevens overgaan tot het in bewaring nemen van goederen tot het bedrijf de Voedsel en Waren Autoriteit ervan heeft overtuigd dat er geen risico bestaat of dat het risico is weggenomen.

De Voedsel en Waren Autoriteit kan op basis van haar bevoegdheden aan de eigenaar vragen om aan te tonen dat het product veilig is op het moment dat het aan de consument te koop wordt aangeboden (non-food en food) of ter verdere verwerking wordt aangeboden (food). Kan de eigenaar dit niet aantonen dan is de Voedsel en Waren Autoriteit bevoegd de eigenaar te gelasten passende maatregelen te nemen.

Als overtredingen worden geconstateerd, kan de Voedsel en Waren Autoriteit correctief en punitief (bestuurlijk en strafrechtelijk) optreden. Mogelijke corrigerende maatregelen zijn: het toestaan van aanpassing(en), het van de markt laten halen, het laten wijzigen van het gebruiksdoel of het laten vernietigen van een product.

### **Douane**

#### *Controleactiviteiten*

De Douane heeft geen zelfstandige toezichtstaak op het gebied van gevaarlijke gassen in containers. De Douane ziet zichzelf als «huisarts», die alleen taken voor «specialisten» (inspectiediensten) uitvoert als dat gebeurt in samenhang met de kernwerkzaamheden van de Douane. De gasmetingen die worden uitgevoerd in containers die de Douane selecteert voor controle vinden plaats in opdracht en voor kosten van het betreffende bedrijf. De containers worden niet geselecteerd op mogelijke gevaarlijke gassen, maar om douanetechnische redenen (smokkel, ontduiken invoerrechten e.d.). De resultaten van de gasmetingen worden niet geregistreerd.

#### *Bevoegdheden*

De Douane is aangewezen als toezichthouder voor (delen van) de Wet milieugevaarlijke stoffen, Wet vervoer gevaarlijke stoffen en Warenwet.

Haar bevoegdheid ingevolge de Wet milieugevaarlijke stoffen is beperkt tot het bepaalde bij of krachtens hoofdstuk 4, paragraaf 1 van deze wet (inzake maatregelen, AMvB's) en alleen voor zover het toezicht kan worden uitgeoefend in samenhang met de werkzaamheden waartoe de Douane bevoegd is. De Douane is niet bevoegd tot toezicht op basis van artikel 2 van de Wet milieugevaarlijke stoffen, het voorzorgbeginsel.

De uitvoering van het Douanetoezicht ingevolge de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is geregeld in een kaderovereenkomst tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Douane. De Douane controleert alleen in het kader van de eigen controletaken of de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen worden nageleefd.

Het Douanetoezicht ingevolge de Warenwet is geregeld in een kaderovereenkomst tussen het ministerie van VWS en de Douane.

### **VROM-Inspectie**

#### *Inspectieactiviteiten*

Al enige jaren voert de VROM-Inspectie in zeehavens monitoring uit van importcontainers, in samenwerking met het KLPD en de Douane. Het gaat hierbij om een willekeurige steekproef van 200–300 containers per jaar, op basis waarvan uitspraken worden gedaan over de aantallen gegaste containers, de soorten stoffen en de concentraties waarin deze voorkomen. Op basis van de informatie van de monitoring voert de VROM-Inspectie eens in de 3 jaar een trendanalyse uit, op basis waarvan de verschillende betrokken overheden en bedrijven hun beleid kunnen evalueren.

De extra 300 containers die in 2007 zijn gecontroleerd, zijn expliciet geselecteerd op basis van potentieel risico (selectie van bepaalde consumentenproducten en herkomst Zuidoost-Azië). Er blijkt echter geen direct verband te zijn tussen de aanwezigheid van gevaarlijke gassen en de haven van herkomst of de aard van de producten in de container. De resultaten van de extra controles heeft de VROM-Inspectie doorgegeven aan de Arbeidsinspectie, Voedsel en Waren Autoriteit en Inspectie Verkeer en Waterstaat, die over handhavingsbevoegdheden beschikken.

In de brief van 6 november 2007 is de procedure beschreven die de VROM-Inspectie hanteert als zij hoge concentraties van gevaarlijke gassen vaststelt in een container. Hiernaast ontvangt de VROM-Inspectie regelmatig signalen van bedrijfsleven of andere instanties over containers met gevaarlijke gassen. Deze signalen worden door de VROM-Inspectie beoordeeld en zondig conform de genoemde procedure overgedragen aan andere inspecties.

#### *Bevoegdheden*

De VROM-Inspectie voert de monitoring uit op basis van artikel 2 van de Wet milieugevaarlijke stoffen, zijnde het voorzorgbeginsel. Hoewel de VROM-Inspectie hiermee de bevoegdheid heeft om de inhoud van containers te controleren, is het bewuste artikel waarschijnlijk niet voldoende handhaafbaar om sancties op te leggen aan exporteurs of importeurs ingeval er hoge concentraties worden vastgesteld. Er is geen sprake van een duidelijke norm inzake het risico voor mens of milieu. Ook toont het RIVM-onderzoek dat begin 2008 aan uw Kamer is gezonden aan dat er vrijwel nooit sprake is van risico's voor milieu en consumenten. Op grond van de Wet milieugevaarlijke stoffen kan de VROM-Inspectie wel containers voor de duur van het onderzoek in de haven vasthouden.