

Vergaderjaar 2010–2011

22 343

Handhaving milieuwetgeving

Nr. 255

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 maart 2011

Op 22 april 2010 is door uw Kamer een motie aangenomen¹ met als strekking om bij controles in de haven op containers met teveel gas, een selectiemethode toe te passen waardoor de pakkans zo groot mogelijk wordt en containers niet vrij te geven voordat er sprake is van een definitieve gasvrijverklaring van toegevoegde bestrijdingsmiddelen. Met het oog op het komende Algemeen Overleg Externe veiligheid en gevaarlijke stoffen dat is gepland voor 23 maart 2011 stuur ik u bij deze mijn reactie op deze motie.

De problemen die gevaarlijke stoffen in importcontainers kunnen veroorzaken zijn lange tijd onderschat. Een aantal ernstige incidenten in de afgelopen jaren heeft ons geleerd hoe belangrijk het is dat er bij het openen van containers aandacht is voor de risico's. De inspanningen van de overheid zijn dan ook met prioriteit gericht op het voorkomen van incidenten. Daartoe moeten de risico's in de goederenstroom beheerst worden.

De aandacht die daarom de afgelopen jaren is gegeven aan dit onderwerp, via ondermeer controles bij de ontvangers en in de haven, heeft duidelijk effect gehad. Er zijn veel initiatieven gestart om incidenten te voorkomen. Zo zijn er vanuit bedrijfsleven en vakbeweging gezamenlijk, via het Platform Gassen in containers², initiatieven om te komen tot het vergroten van het kennisniveau bij bedrijven. Er wordt ondermeer gewerkt aan kwaliteitsverbetering van bedrijven die actief zijn op het terrein van gasmetingen. Het Platform heeft het afgelopen jaar ook voortvarend gewerkt aan protocollen om gevaarlijke situaties te voorkomen. Deze situaties kunnen voornamelijk ontstaan bij het openen en lossen van de containers en incidenteel bij het gebruik van goederen uit die containers door consumenten. Momenteel wordt door een brede groep bedrijven (vervoerders, laboratoria, gasmeetbedrijven), ondersteund door het NEN, gewerkt aan de totstandkoming van een uitgebreid protocol dat bedrijven concrete handvatten biedt bij het werken met

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 22 343, nummer 246.

² Begin 2010 hebben enkele branches en FNV Bondgenoten dit Platform opgericht om de problematiek aan te pakken. Meer informatie over het Platform is te vinden op de website van het Platform, www.pgic.nl

containers. Het protocol, dat nog voor de zomer van 2011 beschikbaar komt, neemt ondernemers aan de hand vanaf het moment van de ontvangst tot aan het veilig lossen ervan.

Samen met het Nationaal Vergiftigingen Informatie Centrum (NVIC) is een meldpunt voor incidenten ingericht. De procedure die wordt aangehouden, houdt ook rekening met artsenbezoek. Het meldpunt is er om mogelijke slachtoffers snel de beste adviezen te geven over wat te doen en om inzicht te krijgen in de omvang van de problematiek. Het Platform heeft er bewust voor gekozen om in eerste instantie nadruk te leggen op het veilig afhandelen van containers op de plek van ontvangst, en zal zich vervolgens richten op het inherent veiliger maken van de containerstroom door met bedrijven aan ketengerichte oplossingen te werken, bijvoorbeeld door het ontwikkelen en delen van goede werkmethoden.

Er zijn inmiddels diverse initiatieven ontplooid en inspanningen geleverd door individuele branches en bedrijven om te zorgen dat hun goederenstroom gasvrij is, zodat incidenten niet kunnen voorkomen. Zo heeft de Nederlandse Zuidvruchten Vereniging (NZV) met haar twee grootste leden op conservengebied het voortouw genomen om hun complete goederenstroom in kaart te brengen en hun keten gasvrij te maken. Dit voorbeeld laat goed zien dat het voorkomen van importcontainers met gas succesvol kan zijn, maar ook de nodige inspanning en tijd kost.

Uitvoering van de actie Tegengas 2010

Selectiemethode

Bij de selectie van containers in de actie Tegengas is gekozen voor een aanpak waarbij een aantal typen lading en landen van herkomst is geselecteerd waarvan verwacht werd dat de kans op het aantreffen van verhoogde concentraties gas (uitdampend en actief gegast) in de containerlucht groter dan gemiddeld zou zijn. Van bepaalde typen lading (bijvoorbeeld hout) is bekend dat er zeer vaak actief wordt gegast. Voor andere ladingtypen is er slecht een verband te leggen tussen lading en het al dan niet uitdampen of actief gegast zijn van de container. Een belangrijke uitzondering lijken ladingen schoenen te zijn, die zeer vaak uitdampen. Indien we ons zouden concentreren op uitsluitend actief gegaste ladingen waren de (veel) grotere aantallen containers met hoge concentraties gevaarlijke gassen als gevolg van uitdampende lading niet geselecteerd. Ontvangende partijen dienen *altijd* voorzorgsmaatregelen te nemen bij het openen van een container, of de inhoud nu gegast is of niet. De conclusie die ik uit deze feiten trek is dat de aandacht niet alleen naar actief gegaste containers hoort uit te gaan, zoals in de bovengenoemde motie werd gevraagd..

Als bijlage bij deze brief is de rapportage over de actie Tegengas in 2010 bijgevoegd.¹

Gasvrijverklaring

Een gasvrijverklaring heeft een beperkte houdbaarheid. Een gasvrijverklaring betekent derhalve niet dat een container definitief gasvrij is. De term «definitieve gasvrijverklaring» suggereert een veiligheid die niet kan worden gegarandeerd bij het gasvrij maken. Er is altijd een kans dat een deel van de lading nog gassen bevat die bij transport na het ontgassen weer in de containeratmosfeer komen. Het gasvrij maken van een container is de verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven. Het past dan ook niet bij de rol van de rijksoverheid om zelf gasvrijverklaringen af te geven na een controle van een container voor inspectiedoeleinden.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

Op grond van het bovenstaande concludeer ik dat een definitieve gasvrijverklaring zal leiden tot onduidelijkheid voor de ontvangende partijen, hetgeen ongewenst is.

Trends in de resultaten van de meetcampagnes

Aangezien een vergelijking met de resultaten van meetcampagnes uit eerdere jaren voor de hand ligt en er ook in de motie wordt verwezen naar een rapport uit 2005 waarin hogere aantallen actief gegaste containers zijn aangetroffen, heeft het RIVM alle bekende meetcampagnes tot 2010 met elkaar vergeleken. Dit onderzoek is bijgevoegd als bijlage bij deze brief.¹ Het blijkt dat als rekening wordt gehouden met de grote verschillen in opzet en doelstelling, de uitkomsten door de jaren heen redelijk vergelijkbaar zijn als het gaat om de percentages containers met stoffen boven de signaleringswaarde². Op basis van de resultaten van de meetcampagnes die in meer recente jaren zijn verricht kan geconcludeerd worden dat het percentage actief gegaste containers constant laag is en er zelfs sprake lijkt te zijn van een dalende trend. De resultaten van de controles in het kader van de actie Tegengas 2010 lijken dit beeld te bevestigen. Tegelijkertijd moet ook geconcludeerd worden dat het percentage containers met uitdampende producten vooralsnog niet lijkt te dalen. Gelet op de activiteiten van het Platform en individuele bedrijven mag verwacht worden dat hier in de nabije toekomst een duidelijke verbetering zal optreden.

De conclusie die ik uit het bovenstaande trek is dat het uiteindelijke doel, een betere bescherming van werknemers en consumenten, vooral bereikt wordt als er bij controles en de ontvangende bedrijven nadrukkelijk ook aandacht is voor uitdampende ladingen. Met deze aanpak wordt een beter resultaat bereikt dan wanneer uitsluitend actief gegaste containers worden geselecteerd, waar het gaat om het bijdragen aan de doelstelling om het bedrijfsleven breed te stimuleren om zo snel mogelijk een duurzaam veilige containerstroom te realiseren.

Voortzetting van de controles in de haven

Alle aandacht voor de problematiek vanuit de overheid, het Platform en individuele bedrijven heeft concreet geleid tot een duidelijke toename van het aantal bedrijven dat op een verantwoorde wijze omgaat met containers³.

Op grond van de uitkomsten van de inspecties en de initiatieven die het bedrijfsleven laat zien, ben ik er van overtuigd dat de sector wakker is geschud en de problematiek aanpakt.

Om in de komende jaren toch de vinger aan de pols te houden worden de controles in de haven omgezet naar een reguliere uitvoering. Concreet houdt dit in dat de informatie-uitwisseling die is opgezet door de diensten in de haven gehandhaafd en ingepast wordt in de reguliere controleactiviteiten van de betrokken diensten (de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de douane). De diensten die in de haven containers aantreffen met gassen boven de grenswaarde zullen de gegevens over deze containers doorgeven aan de Arbeidsinspectie en de nieuwe Voedsel en Waren Autoriteit. Zij zullen dan bij hun inspecties gebruik kunnen maken van die informatie. De reguliere inspectieactiviteiten van de Arbeidsinspectie – die gericht zijn op bedrijven in ons land die containers lossen – worden ook in 2011⁴ voortgezet.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

² In de acties tegengas 2009 en 2010 is als signaleringswaarde de grenswaarde voor de werkplek of MAC waarde van stoffen aangehouden.

³ Brief van de Staatssecretaris van Sociale Zaken en Werkgelegenheid d.d. 24 november 2010, Tweede Kamer, vergaderjaar 201–2011, 25 883, nr. 177

⁴ Overleg van de Staatssecretaris voor Sociale Zaken en Werkgelegenheid met de vaste Kamercommissie SZW, 2 december 2010, Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 25 883, nr. 17814.

Conclusie

Gezien de resultaten uit actie Tegengas, mede bereikt door de grote (handhaving)inspanningen van de samenwerkende rijksinspecties en die van het bedrijfsleven, zal ik de actie Tegengas beëindigen. De doelstelling van de actie, namelijk het activeren van het bedrijfsleven om incidenten met containers te voorkomen, is naar mijn mening duidelijk gerealiseerd. De (handhaving)afspraken die in de geest van de motie Poppe/Boelhouwer hiervoor in de plaats zijn gemaakt, bieden immers samen met alle initiatieven van het bedrijfsleven, ook voor de toekomst voldoende voorwaarden om een veilige containerstroom te bewerkstelligen.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
J. J. Atsma