

# Afvaltransport



## Beleid

Het beleid met betrekking tot afvaltransport is niet gericht op het beperken van –het nog steeds groeiende- vervoer van afvalstoffen. Wel zijn er redelijk strenge voorwaarden gesteld aan het transport. Om het vervoer van afvalstoffen correct te laten verlopen zijn verplichtingen vastgelegd in de Wet Milieubeheer, het Besluit Melden en de Regeling Melden. Volgens deze wetgeving moeten vervoerders van afval zich ook houden aan de eisen van de meld- en registratiesystematiek voor afval.

Sinds 1 januari 2000 mag afval vrij door heel Nederland worden getransporteerd zonder dat daarbij beperkingen bestaan bij het overschrijden van provincie- of regiogrenzen. Hierbij gelden uiteraard wel de gebruikelijke regels voor goederenvervoer en in het bijzonder ook de regels voor vervoer van gevaarlijke stoffen.

Grensoverschrijdend afvaltransport is gebonden aan de regels die zijn vastgelegd in de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen, de zogenaamde EVOA. Het gaat daarbij om procedures en controleregelingen voor afvaltransport binnen de Europese Gemeenschap ('overbrenging') en voor afvaltransport naar of uit de EG (in- en uitvoer).

Ondanks alle regelgeving laat het transport van afvalstoffen nog het nodige te wensen over, zowel wat betreft gevaarlijke als wat betreft 'gewone' afvalstoffen. Enerzijds bestaat er geen beleid dat gericht is op het minimaliseren van afvaltransporten. Anderzijds is de regulering van het vervoer van afvalstoffen geen onverdeeld succes, doordat regelgeving teveel wordt genegeerd. De laatste jaren werden door de milieu-inspectie bij steekproefsgewijze controles meer of minder ernstige overtredingen vastgesteld bij relatief veel afvaltransporten (20% en 30%). Bezuinigingen op de milieu-inspectie (ILT) maken dit probleem alleen maar groter. Eind vorig jaar werd zelfs door de branche-organisatie van de transportsector (TLN) gepleit voor meer capaciteit voor de ILT-inspectie "om een eerlijk functioneren van de transportmarkt te waarborgen". Door meerdere ministeries wordt thans gewerkt aan het –meer- zicht krijgen op illegale stromen afval, mede naar aanleiding van een alarmerend rapport van de Algemene Rekenkamer.

## Mening Recycling Network

1. Afvaltransport mag niet gericht zijn op het verplaatsen van milieuproblemen, maar moet onderdeel zijn van uit milieu-oogpunt optimaal afvalbeheer.
2. Vervoer van afvalstoffen moet worden beperkt en geoptimaliseerd, gericht op:
  - het verminderen van de milieunadelen van afvaltransport tot een niveau dat beduidend lager ligt dan de milieuvoordelen die worden verkregen door gebruik van verder weg gelegen sorteer- en afvalverwerkingsinstallaties;
  - het bevorderen van een blijvend goed functionerende recyclingindustrie in Nederland met een uit milieu-oogpunt optimale omvang en opzet.
3. Handhaving van de bestaande regelgeving voor afvaltransporten vergt meer capaciteit bij de milieu-inspectie (ILT) en een betere gezamenlijke aanpak van verantwoordelijke overheidsdiensten.
4. Naarmate afval meer waarde krijgt wordt betere controle op afvaltransporten meer noodzakelijk. Daarbij gaat het niet meer alleen om gevaarlijk afval, maar zeker ook om export van 'gewone' afvalstromen zoals afgedankt wit- en bruingoed, metaalafval en kunststofafval.
5. De eisen die worden gesteld aan het exporteren van afval voor 'nuttige toepassing' dienen zodanig te worden aangescherpt, dat wordt gewaarborgd dat
  - op de uiteindelijke bestemming (na eventuele doorvoer)
  - zo hoogwaardige mogelijke recycling plaats vindt
  - met een effectief rendement van tenminste 90%.

## Zeven veelgestelde vragen

### 1. Hoeveel afvaltransporten vinden er jaarlijks plaats in Nederland?

Recent meldde Staatssecretaris Mansveld dat er in 2010 in totaal voor 150.000 transportbewegingen een beschikking was afgegeven. Deze transporten bevatten echter maar 20 procent van de totale export van afval.<sup>[1]</sup> Het aantal transporten van groenelijst-afvalstoffen bestemd voor nuttige toepassing, waarvoor geen vergunning is vereist, is dus veel groter. Hiernaast wordt een niet onbelangrijk deel van het afval wel vervoerd binnen Nederland, maar wordt niet geëxporteerd. De omvang van deze hoeveelheid is ons niet bekend. Er wordt wel gezegd dat het bij 15% van het goederentransport gaat om het vervoer van afvalstoffen.

### 2. Worden gevaarlijke afvalstoffen vooral over de weg vervoerd of per trein of schip?

Op grond van cijfers uit het verleden gaan wij er vanuit dat gemeten in 'tonkilometers' het afvaltransport per binnenvaartschip het belangrijkste is. CBS houdt hierover helaas al bijna tien jaar geen cijfers meer bij. Tot eind jaren negentig ging ongeveer 40% van het afvaltransport over de weg en de rest voornamelijk per binnenvaartschip. Daarna is het aandeel van het binnenvaartschip gestegen (70% in 2002). Het aandeel van de trein in het aantal tonkilometer afvaltransport bedroeg in de tachtiger en begin negentiger jaren nog zo'n 10%, maar is daarna gedaald tot enkele procenten.<sup>[2]</sup>

### 3. Hoe zit dat met die groei van het afvaltransport ?

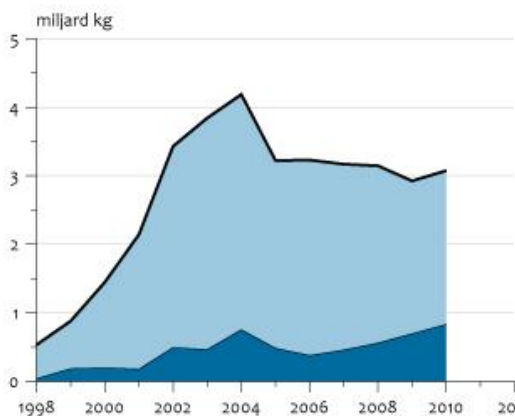
Sinds het begin van de eeuw is de omvang van het afvaltransport met honderden procenten gestegen.

In eerste instantie ging het daarbij om de uitvoer van afval, die sinds 1998 is gestegen van circa 600 miljoen kilogram naar meer dan 3 miljard kilogram. De belangrijkste stromen binnen het afval dat in 2010 werd uitgevoerd zijn: houtafval (23 procent), gemengd stedelijk afval (8 procent) en overig brandbaar afval (Refuse Derived Fuel). Het grootste deel van het uitgevoerde afval (80 à 90 procent) is bestemd voor nuttige toepassing.<sup>[3]</sup>

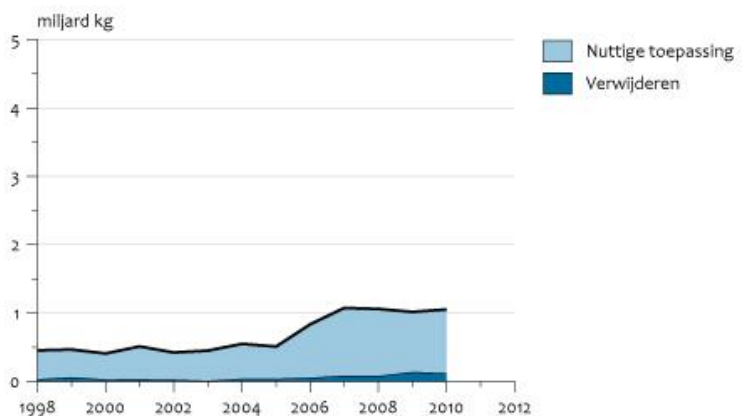
De invoer van afval verdubbelde tussen 2005 en 2007 tot meer dan een miljard kilogram (zie onderstaande figuren). Hier bovenop kwam de laatste jaren nog de invoer van honderden miljoenen kilo's huishoudelijk afval uit met name Engeland en Italië. De laatste jaren zijn vooral meer grond, zand en stenen ingevoerd. In 2009 bestond 29 procent van de invoer uit deze afvalstoffen. Van het buitenlandse afval wordt in Nederland 90 procent nuttig toegepast.<sup>[3]</sup>

Tegen die achtergrond schatten wij dat het totaal van invoer en uitvoer sinds het eind van de jaren negentig inmiddels meer dan vervijfvoudigd is.

Uitvoer afval



Invoer afval



### 4. Wie is verantwoordelijk voor afvaltransporten?

Wettelijk gezien is afvaltransport een gezamenlijke verantwoordelijkheid van ondoener, transporteur en ontvanger. RecyclingNetwerk is daarbij van mening dat aan de kant van de ondoener een ketenverantwoordelijkheid moet gelden als onderdeel van producentverantwoordelijkheid. De overheid is verantwoordelijk voor adequate controle en handhaving. Daarbij moet bijvoorbeeld worden voorkomen dat wordt geëxporteerd naar landen met ondeugdelijke handhaving van regels voor afvalbeheer.

### 5. Welk deel van de afvaltransporten wordt daadwerkelijk gecontroleerd?

In 2010 vonden er in totaal 7.350 controles in de haven en op de weg plaats. Dat betekent dat minder dan één procent van de afvaltransporten ter plekke werd gecontroleerd. Uiteraard wordt extra gecontroleerd op afvaltransporten die om de één of andere reden 'verdacht' zijn, maar het is volstrekt onduidelijk welk deel van de illegale afvaltransporten hiermee wordt gepakt.<sup>[1]</sup>

## 6. Heeft de overheid succes bij de aanpak van illegale afvalstromen?

De Algemene Rekenkamer zegt er dit over: "De Minister van Infrastructuur en Milieu (IenM) heeft beperkt zicht op het effect van handhavingsactiviteiten: voor de meeste afvalstromen weten de handhavingspartners (de Inspectie Leefomgeving en Transport, Douane, Politie) niet precies in hoeverre handhaving de naleving van de EVOA bevordert. Daardoor is voor veel afvalstromen niet goed duidelijk of handhaving van de EVOA de illegale afvalstroom beïnvloedt. Dat komt deels doordat een illegale stroom zich nu eenmaal moeilijk in beeld laat brengen en deels door beperkingen in de automatiseringssystemen van de betrokken diensten. In het automatiseringssysteem van de Douane kunnen bijvoorbeeld geen nalevingspercentages worden berekend." Ook constateert de Rekenkamer dat het zicht op het functioneren van de gehele keten beperkt is. Doordat er geen zicht is op de laatste schakel in de keten, heeft de minister geen goed inzicht in de mate waarin EVOA-doelen worden gerealiseerd.<sup>[6]</sup>

## 7. Worden overtredingen van de regels voor de export van afval ook afgestraft?

Helaas te weinig. Ook gezien de geringe pakkans is het de vraag of de boetes voldoende hoog zijn. En illegale afvaltransporten die 'gepakt' werden, zijn uiteindelijk ook vaak niet vervolgd (geseponeerd). De Algemene Rekenkamer zegt hierover: "Het OM seponeert drie op de tien EVOA-zaken. Dat is ver boven de interne OM-norm voor milieuzaken van 10%. Wij hebben geen verklaring gevonden voor dit hoge percentage en vinden het zorgelijk omdat het of betekent dat EVOA-overtredingen onbestraft blijven of dat er tijd wordt besteed aan het opstellen van een processen verbaal voor kansloze zaken."<sup>[4]</sup>

## Bronnen

- [1] Afval Online, 2013, Illegale afvaltransporten blijven ongrijpbaar beest, artikel van 23 januari 2013, met beantwoording vragen over rapport Handhaving Europese regels voor afvaltransport
- [2] Compendium voor de leefomgeving, 2003, Binnenlands vervoer van gevaarlijke stoffen, 1986-2002
- [3] Compendium voor de leefomgeving, 2012, Invoer en uitvoer van afvalstoffen, 1998-2010
- [4] Algemene Rekenkamer, 2012 Handhaving Europese regels voor afvaltransport, 4 oktober 2012, onderzoeksrapport