

## PDF hosted at the Radboud Repository of the Radboud University Nijmegen

The following full text is a publisher's version.

For additional information about this publication click this link.

<http://repository.ubn.ru.nl/handle/2066/127000>

Please be advised that this information was generated on 2019-06-27 and may be subject to change.

21 juni 2001

**Henk Donkers**

## De jacht op de handelaren in gevaarlijk afval

Jarenlang ging gevaarlijk afval vanuit Westerse landen naar ontwikkelingslanden. Dat is nu verboden, maar gebeurt nog wel.

BEGIN DEZE MAAND voerde de Inspectie Milieuhygiëne een bliksemactie uit in de Amsterdamse haven, samen met de douane, de waterpolitie, het openbaar ministerie en het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). Ze controleerden 574 voertuigen en containers op illegale afvalexporten. De actie leidde tot een blokkade van 125 transporten met overwegend West-Afrikaanse bestemmingen. Ruim honderd keer is er proces-verbaal opgemaakt. De actie maakte deel uit van de door de Inspectie Milieuhygiëne gecoördineerde landelijke (afval)transportcontroles die gedurende de maand juni door het gehele land plaatshebben. Daarbij zijn circa duizend ambtenaren en politieagenten ingeschakeld.

De Inspectie Milieuhygiëne had het speciaal op transporten naar West-Afrika en op de Amsterdamse haven gemunt omdat tijdens de landelijke controles vorig jaar gebleken was dat er verdacht veel dichtgelaste tweedehands vrachtwagens, busjes en containers vanuit Amsterdam naar Nigeria en Ghana verscheept werden. Officieel worden ze dichtgelast om te voorkomen dat ze onderweg of op de kades van Lagos of Accra worden leeggeroofd. Op deze manier kan echter ook gemakkelijk illegaal afval worden geëxporteerd.

Dichtgelaste containers openbreken doet de douane alleen bij een heel sterk vermoeden omdat het veel werk is en er geen beginnen aan is bij de miljoenen containers die Nederland jaarlijks verlaten. Daarom beperkt de douane zich gewoonlijk tot administratieve controles op basis van goederencodes en landen van bestemming. Die zijn gemakkelijk te omzeilen. Bijvoorbeeld door op de vrachtbrief waardevolle goederen te vermelden, terwijl het om afval gaat. Of door ongevaarlijk afval dat legaal geëxporteerd mag worden te vermengen met gevaarlijk afval dat niet uitgevoerd mag worden. Zo stopte een Nederlandse exporteur Russisch kernafval in containers met afvalplastics die in China gerecycled zouden worden. Zijn lading werd in Hongkong onderschept. De dader zit nu in een Nederlandse gevangenis.

De vele zendingen van oude kleren zijn ook verdacht omdat ze gemakkelijk gebruikt kunnen worden als dekmantel voor exporten van gevaarlijk afval. Ook wordt nogal eens een EU-land als bestemming opgegeven. Via de havens van Antwerpen of Le Havre, waar de inspecties minder streng heten te zijn, wordt het afval dan uitgevoerd. De opvallend sterke groei van afvalexporten naar België en Frankrijk, zoals die een paar jaar geleden werden geconstateerd, zou daar op kunnen wijzen. Daarom werkte de Inspectiedienst Milieuhygiëne bij de Amsterdamse bliksemactie nauw samen met Belgische controleurs.

Hoewel Westerse landen nog steeds illegaal afval exporteren, is de stroom gevaarlijk afval richting Derde Wereld en Oost-Europa het afgelopen decennium sterk afgenomen. Reden daarvoor is de zogenoemde Basel Ban uit 1995. Die verbiedt de export van gevaarlijk afval van OESO-landen (de rijke landen die circa 90 procent van het gevaarlijke afval produceren) naar niet-OESO-landen. Het verbod is er gekomen omdat milieu-organisaties als Greenpeace en een aantal ontwikkelingslanden geen genoegen namen met het Verdrag van Basel uit 1989. Dat wilde grensoverschrijdende transporten van gevaarlijk afval slechts reguleren.

Nadat in 1975 afvaldumping en -verbranding op zee verboden werden, nam de dumping van Westers afval in ontwikkelingslanden en Oost-Europa een grote vlucht. Daaronder zat veel gevaarlijk afval: zware metalen, PCB's, (landbouw)chemicaliën en radio-actief afval. De toegenomen exporten waren een gevolg van de snelgroeïende afvalbergen in ontwikkelde landen en – o ironie – het toenemende milieubewustzijn daar. Dat laatste leidde tot de sluiting en (dure) sanering van stortplaatsen, strengere regels en een verveelvoudiging van stort- en verbrandingskosten. Omdat gevaarlijk afval, indien overgelaten aan de vrije markt, de weg van de minste economische en politieke weerstand volgt, kwam het terecht in ontwikkelingslanden en Oost-Europa.

Lawrence Summers, voormalig (onder)minister van Financiën onder Clinton, sprak in 1991, toen hij topeconoom bij de Wereldbank was, van 'een feilloze economische logica'. "Underpopulated countries such as Africa are vastly underpolluted", schreef hij in een interne notitie. Dat landen als het straatarme Guinee-Bissau bereid waren voor 600 miljoen dollar 15 miljoen ton giftig afval te ontvangen, kon hij billijken.

De schandalen uit de jaren tachtig leidden in 1989 tot het Verdrag van Basel. Hoewel dat ondertekend werd door 118 landen, werd het zwaar bekritiseerd omdat het de transporten van gevaarlijk afval van rijke naar arme landen slechts reguleerde en niet verbood. Afrikaanse landen weigerden het verdrag te tekenen en sloten een eigen verdrag dat alle importen van gevaarlijk afval verbood. Voor Centraal-Amerika en het zuidelijke deel van de Grote Oceaan werden vergelijkbare verdragen afgesloten.

In 1995 leidden deze initiatieven tot de eerdergenoemde Basel Ban die alle exporten van gevaarlijk afval verbiedt van OESO-landen naar niet-OESO-landen. Ongevaarlijk afval mag wel uitgevoerd worden. Dat gebeurt ook op grote schaal omdat het in ontwikkelingslanden gemakkelijker gerecycled kan worden en daar een grote afzetmarkt bestaat voor producten van hergebruikte materialen.

De Basel Ban treedt in werking als 62 landen het verdrag geratificeerd hebben. Op dit moment zijn dat er 22 waaronder Nederland, de andere EU-landen en sinds kort ook China. De Verenigde Staten, Canada, Japan, Australië en Rusland hebben het (nog) niet ondertekend. De EU heeft de Basel Ban verwerkt in de 'Europese Verordening betreffende toezicht en controle op de overbrenging van afvalstoffen' (EVOA). Die verbiedt de uitvoer van afvalstoffen tenzij het om recyclebare afvalstoffen gaat die op een zogenoemde groene lijst staan. De Inspectie Milieuhygiëne controleert de naleving van de EVOA.

Greenpeace en het Basel Action Network (BAN) noemen de Basel Ban een 'onaf succesverhaal'. De inventarisaties van stromen gevaarlijk afval, die Greenpeace maakt, hadden begin jaren negentig nog de omvang van een telefoonboek; tegenwoordig beslaan ze slechts enkele pagina's.

Eco Matser, hoofd van de gevaarlijkstoffencampagne van Greenpeace: "De controle is essentieel. Hoeveel gevaarlijk afval er illegaal de grens over gaat en hoe effectief de controles zijn, weten we niet, maar we zijn overwegend positief over de inzet van ambtenaren. Wel vinden we dat afvalstoffen als PVC onder de Basel Ban zouden moeten vallen, evenals sloopschepen. Die worden nu met de hand gedemonteerd op stranden in India, China, Pakistan en Bangladesh. Daarbij komen grote hoeveelheden giftige verf, asbest, zware metalen, olie en PCB's vrij. Gelukkig krijgt de Inspectie Milieuhygiëne daar oog voor. Die verhinderde onlangs dat een Nederlands sloopschip vanuit Amsterdam naar India vertrok."