

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Beantwoording Kamervragen over importcontainers met gevaarlijke gassen

Datum	Kenmerk
24 oktober 2008	2008102541/FVE/JUM
Uw brief	Uw kenmerk
9 oktober 2008	22343-206/2008D09130

Geachte Voorzitter,

In mijn brief van 24 september 2008¹ heb ik de Kamer onder andere geïnformeerd over de uitvoering van motie 22343, nr. 196 inzake de verhoging van het aantal controles van containers op de aanwezigheid van gevaarlijke gassen. De Kamer is echter van mening dat de brief onvoldoende duidelijkheid geeft over de uitvoering van de motie en heeft bij brief van 9 oktober 2008 een viertal aanvullende vragen gesteld.

In het vertrouwen dat hiermee voldoende duidelijkheid wordt gegeven over de uitvoering van deze motie doe ik u hierbij de antwoorden toekomen.

Vraag 1

Welke Inspectiedienst, met de bij de in de motie aangegeven expertise inzake gegaste containers, zal binnen het voorgestelde samenwerkende handhavingsteam het voortouw krijgen in de jaarlijkse inspectie van minimaal 1000 containers per jaar in de haven? De motie spreekt van de 'VROM-Inspectie en andere handhavende inspecties met expertise inzake gegaste containers'. Kan de Kamer er van uitgaan dat het voortouw inderdaad bij de VROM-Inspectie komt te liggen en dat de VROM-Inspectie bevoegdheden en deskundigheid van andere inspecties zal mogen gebruiken?

Antwoord

In eerdere correspondentie met de Kamer (zie onder andere mijn brief van 24 september 2008) is beschreven vanuit welke verantwoordelijkheden de bij dit onderwerp betrokken diensten samenwerken. Deze samenwerking wordt op dit moment voldoende geacht om gericht verdachte containers op te sporen en te inspecteren. Ook hebben alle betrokken diensten voldoende expertise in huis om deze taak te verrichten. Op dit moment is er dus geen sprake van taakoverdracht tussen inspecties. Inmiddels is afgesproken dat de gezamenlijke inspectiediensten en de Douane in één team de motie uitvoeren. Omdat de formele bevoegdheden van de VROM-Inspectie in dit dossier beperkt zijn, heeft zij in deze niet het voortouw, maar ligt dit binnen het team. De Inspectie Verkeer en Waterstaat regisseert de praktische

¹ Kamerstuk 22343/25883 nr. 206



uitvoering van de motie. Daarbinnen selecteert de Douane in opdracht van de inspectiediensten de te controleren containers aan de hand van de uitgevoerde risicoanalyse.

Vervolgens voeren de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie de metingen in de haven uit. De Voedsel en Waren Autoriteit, de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat zorgen binnen hun bevoegdheden voor de eventueel noodzakelijke nazorg. De VROM-Inspectie heeft op zich genomen om de rapportage richting de Kamer te coördineren.

Vraag 2

Is de selectie van de 1000 te inspecteren containers daadwerkelijk gebaseerd op verdenking van gasvormige bestrijdingsmiddelen, aangezien u in de brief slechts uitgaat van 'uitbreiding' van al bestaande reguliere controles tot 1000 containers?

Antwoord

Naar mijn mening zijn de potentiële risico's op dit terrein niet alleen terug te voeren op gasvormende bestrijdingsmiddelen, maar op alle gevaarlijke gassen in de containers. Daarom worden de controles gericht op alle potentiële risicocontainers. Om de toezichtslast voor het bedrijfsleven zo beperkt mogelijk te houden wordt voor een deel van deze controles aangesloten bij containers die ook op andere aspecten worden gecontroleerd.

In de motie wordt gevraagd minimaal 1000 containers per jaar gericht te selecteren en te bemeten. Aan deze wens komt de regering tegemoet, in die zin dat circa 250 containers aselekt en circa 750 containers aan de hand van de risicoanalyse worden geselecteerd en vervolgens gecontroleerd. De eerste groep wordt aselekt geselecteerd om ontwikkelingen ten aanzien van containers met gevaarlijke gassen vast te kunnen stellen en nieuwe risico's te kunnen traceren.

Vraag 3

Welke maatregelen zullen er worden genomen om gegaste containers te kunnen stoppen en vervolgens te ontgassen, terug te sturen of de inhoud te vernietigen, met als doel een signaal af te geven richting exporteurs in de landen van herkomst, in plaats van het voorstel om alsnog te stickeren en/of het aanvullen van de documentatie om de overtreding gedaan te maken?

Vraag 4

Kunt u ook uiteenzetten of na de eerste 500 gecontroleerde containers een analyse kan worden gemaakt of er wel of geen wetgeving aangepast moet worden om de 'schokgolf' naar de afzenders zo groot en effectief mogelijk te maken?

Antwoord 3 en 4

De wetgeving voor arbeidsveiligheid en consumentveiligheid legt de verantwoordelijkheid om de veiligheid te waarborgen bij de werkgever respectievelijk de importeur. De controles zijn erop gericht dat transporteurs waar nodig etiketteren en dat werkgevers en importeurs hun verantwoordelijkheid nemen. De controles en de maatregelen worden uitgevoerd binnen het kader van de huidige wetgeving en binnen de bestaande mogelijkheden tot sancties. In dat kader kunnen maatregelen als terugsturen van containers of het vernietigen van de inhoud passen. Echter, door de overheid opgelegde sancties dienen proportioneel op basis van de zwaarte van de geconstateerde overtreding en de verwijtbaarheid te worden opgelegd.

Naar verwachting zullen aan het eind van het eerste kwartaal 2009 circa 500 containers gecontroleerd zijn op de aanwezigheid van gevaarlijke gassen. Na analyse van deze gegevens, waarbij tevens zal worden ingegaan op de aard en omvang van de problematiek, zal worden aangegeven of de maatregelen die genomen worden bij geconstateerde overtredingen een voldoende afschrikwekkend effect hebben. Ook richting de exporteurs in de landen van herkomst. Zo nodig zullen voorstellen (bijvoorbeeld ten aanzien



van de wetgeving) worden geformuleerd om betere naleving en effectievere handhaving mogelijk te maken. Ik hoop u hierover vóór 1 juni 2009 te rapporteren.

Hoogachtend,
de minister van Volkshuisvesting,
Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer,

dr. Jacqueline Cramer