



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Uw kenmerk
22343-273

Kenmerk
I&M/ILT-2012/2046

Datum 20 februari 2012
Betreft Lijst van vragen gegaste containers

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik uw lijst van vragen d.d. 20 december 2011, gesteld over de resultaten van actie Tegengas.

1.
Kunt u aangeven wat de resultaten zijn van de metingen van bewust toegevoegde bestrijdingsmiddelen in containers in Duitsland, zoals die op 7 december 2011 zijn gepresenteerd tijdens de internationale workshop "How to handle import containers safely" in Hamburg?

1.
Het is interessant om op basis van buitenlandse ervaringen en resultaten te leren. Het verder uitzoeken van buitenlandse gegevens en vergelijken met de Nederlandse situatie is een mogelijkheid, maar vergt veel tijd. In het RIVM-rapport dat op 23 maart 2011 met begeleidende brief aan de Kamer is gestuurd ¹ wordt ingegaan op de informatie die nodig is om dergelijke vergelijkingen te kunnen maken. De in uw vraag genoemde workshop en daar gepresenteerde resultaten ken ik niet.

2.
Kunt u het verschil in uitkomsten van de meetresultaten uit de actie Tegengas en die uit metingen in Duitsland en Zweden verklaren? Hoe kan het dat in Duitsland veel hogere percentages gegaste containers worden gevonden.

2.
Voor een vergelijking van resultaten uit de Actie Tegengas met Duitsland verwijs ik naar het al genoemde RIVM-rapport en de brief van 17 juni 2011² aan de Kamer. Daar zijn verschillende meetcampagnes, waaronder ook een in Hamburg, met elkaar vergeleken. Deze vergelijking laat zien dat het aantal gegaste containers in Hamburg in dezelfde orde van grootte is als in Nederland.

¹ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2010-2011, 22343, nummer 255.

² Tweede Kamer, Vergaderjaar 2010-2011, 22343, nummer 258.

3.

Heeft u in Nederland de verschuiving waargenomen van toegepaste bestrijdingsmiddelen ter ontsmetting van containers, zoals die ook in Zweden en Duitsland wordt geconstateerd, bijvoorbeeld een toename in het gebruik van 1,2-dichloorethaan naar 35% en van benzeen naar 30%? Zo nee, hoe verklaart u dat?

3.

Een verschuiving van het gebruik van 1,2-dichloorethaan en benzeen is in Nederland niet waargenomen. In Nederland zien we een afname in het aantreffen van gassen boven de interventiewaarde in de atmosfeer van containers. Het aantal keren dat 1,2-dichloorethaan boven de interventiewaarde is aangetroffen, is ongeveer gelijk gebleven. Het is overigens ook bekend dat 1,2-dichloorethaan ook vrijkomt na het vervaardigen van houten pallets. Het aantal keren dat benzeen boven de interventiewaarde is aangetroffen, is sterk afgenomen. Benzeen staat overigens niet bekend als een bestrijdingsgas, maar kan in de atmosfeer van de container komen door uitdampende lading.

4.

Kunt u aangeven hoeveel patiënten er geregistreerd zijn in Duitsland die gevolgen ondervinden van blootstelling aan bestrijdingsmiddelen uit gegaste containers? Hoe verhouden die getallen zich tot het aantal patiënten in Nederland en hoe verklaart u de verschillen?

4.

In de brief van 17 juni 2011² is vermeld dat de Duitse Arbeidsinspectie heeft aangegeven dat bij hen geen gevallen bekend zijn van werknemers die in de haven van Hamburg gezondheidsklachten hebben gekregen als gevolg van blootstelling aan gassen in containers. In Nederland zijn sinds 1 januari 2009 in totaal 23 meldingen ontvangen waarbij sprake was van het vermoeden van mogelijke blootstelling van werknemers aan gassen bij het openen en lossen van containers (meestal niet in de haven maar bij de eindontvangers). Sindsdien zijn er 2 meldingen bijgekomen.

5.

In hoeverre is de toename door de jaren heen van het aantal bedrijven dat de wet naleeft bij het openen en betreden van containers, te danken aan de actie Tegengas?

5.

Door de jaren heen is het nalevingspercentage gestegen. Dat is onder meer het gevolg van de actie Tegengas. In 2003 was het nalevingspercentage 2% en in 2010 was dit 40% (bron Factsheet gassen in importcontainers 2010, S08-140372, maart 2011). De aandacht die de afgelopen jaren aan dit onderwerp is gegeven, via ondermeer controles bij de ontvangers in de haven, heeft duidelijk effect gehad. Voorts hebben werkgevers- en werknemersorganisaties het "Platform Gassen in containers" (<http://www.pgic.nl/>) opgericht, waardoor veel kennis is en wordt verspreid naar de bedrijven. In december 2011 is de arbocatalogus voor transport en logistiek ter toetsing aan de Arbeidsinspectie aangeboden met als onderdeel het veilig openen en betreden van importcontainers.

6.

Wat is, binnen de door u geconstateerde verbetering in de totale keten, de bijdrage van het minder onnodig en overmatig gassen van containers in landen van herkomst, zoals bedoeld in de motie-Poppe/Boelhouwer (Kamerstuk 22 343, nr. 246)?

6.

De aandacht die door middel van de actie Tegengas aan het overmatig gassen van containers is ontstaan, heeft een duidelijk effect gehad bij de betrokken branches en bedrijven die regelmatig gegaste containers ontvangen. In de brief van 17 juni 2011² is een aantal voorbeelden opgenomen van maatregelen die door bedrijven/branches zijn genomen. Dit betreft onder andere de afspraken die door branches zijn gemaakt met leveranciers van noten en zuidvruchten, het vervangen van houten pallets door kunststofpallets en het terugdringen van lijmen met schadelijke oplosmiddelen.

7.

Kunt u de Nederlandse inspectiemethoden in internationaal perspectief plaatsen? Hoe verhouden de gasvrijcertificaten zich op mondiaal niveau? Sluiten de Nederlandse gasvrijcertificaten en methoden aan bij de gasvrijcertificaten en methoden van ons omringende landen? Wat zijn de eventuele verschillen?

7.

Wat de inspectiemethoden betreft die in verschillende landen worden gebruikt bestaan er geen internationale (wettelijke) verplichtingen hoe dat precies te doen. Dit betekent dat er geen identieke werkwijzen en/of meetmethoden worden gehanteerd. Verschillen tussen gasvrijcertificaten uit verschillende landen hebben te maken met verschillende meetmethoden, de stoffen die gemeten worden en toetsing aan de norm die bepaalt of een container gasvrij is of niet. Elk land bepaalt zijn eigen aanpak die binnen de (inter)nationale vereisten past. De internationale samenwerking op dit gebied staat nog in de kinderschoenen. Wel vindt er uitwisseling van ervaringen en kennis plaats door middel van netwerken en netwerkbijeenkomsten. Onlangs is in België een informatiecampagne gestart over het veilig openen van en lossen van containers waarbij de Nederlandse ervaringen zijn gebruikt.

8.

Welke gevolgen hebben de gasvrijcertificaten voor het "level playing field"? Hoe wordt oneerlijke prijsconcurrentie door verschillende internationale gasvrijcertificaten en methoden voorkomen?

8.

Een mogelijke consequentie van het hanteren van strengere eisen ten aanzien van gasvrijcertificaten in Nederland is dat containers via andere landen/havens binnen gaan komen. De praktijk heeft geleerd dat het bedrijfsleven zich bewust is van de potentiële gevaren van gegaste containers en zijn verantwoordelijkheid heeft genomen door afspraken te maken met leveranciers.

9.

Klopt het dat u met de zin "Het op gassen controleren en, indien nodig, apart zetten van miljoenen containers zal tot oponthoud in de havens leiden met als gevolg een negatieve invloed op de marktpositie van Nederlandse havens en alle betrokken partijen ten opzichte van buitenlandse havens" bedoelt dat u handelsbelangen boven milieu- en volksgezondheidsbelangen stelt? Zo nee, wat bedoelt u dan wel?

9.

Milieu- en gezondheidsbescherming staan voorop. Bij te nemen maatregelen wordt ook een afweging gemaakt met economische ontwikkelingen. Daarbij speelt ook een rol dat er al sprake is van een duidelijke verbetering naar aanleiding van de actie Tegengas. Naar verwachting zullen als gevolg van de lopende initiatieven op termijn verdere verbeteringen plaatsvinden.

10.

Welke inspanningen verricht u op internationaal niveau, om met de concurrerende havens te komen tot een gezamenlijke aanpak van onnodig en overmatige gassing van containers en de wetsovertredingen die met gegaste containers worden gepleegd?

10.

De aanpak in de Actie Tegengas is een Nederlandse aanpak. Bedrijven/branches hebben hun verantwoordelijkheid genomen door internationale leveranciers aan te spreken waardoor onnodig gassen en vrijkomen van schadelijke gassen bij de bron is en wordt aangepakt. Uitwisseling van ervaringen op internationaal niveau vindt plaats door middel van netwerkbijeenkomsten.

11.

Als u geen containers wilt ophouden in de haven, op welke wijze creëert u dan het in de motie-Poppe/Boelhouwer gewenste schokeffect naar landen van herkomst, teneinde die landen te doordringen van het feit dat wij niet gediend zijn van overmatig en onnodig gegaste containers en het overtreden van onze wetten en regels aangaande gassing van containers?

11.

Een van de acties in de Actie Tegengas is het stimuleren van initiatieven en inspanningen die bewerkstelligen dat gassing en het vrijkomen van schadelijke gassen bij de bron wordt aangepakt. De transporteurs/bedrijven die handelen met de landen waar sprake is van overmatig en onnodig gassen van containers hebben initiatieven ontplooid die hebben geleid tot andere werkwijzen en/of gebruik van andere materialen in de landen van herkomst.

12.

Bent u bekend met het feit dat er in Nederland bedrijven zijn die leveranciers bewust de opdracht geven om te gassen, maar containers vooral niet als gegast te etiketteren?

12.

Het is van essentieel belang dat bedrijven zich houden aan de regels. Uit de informatie die door de handhavingacties bekend is geworden, blijkt dat bedrijven vaak onbekend zijn met de risico's en de regels. Er zijn ook gevallen bekend waar onwil een rol speelt.

Om het bedrijfsleven nog beter te laten beseffen dat de risico's van gegaste containers groot kunnen zijn, zullen bedrijven die de regels hebben overtreden vaker gecontroleerd worden en zal daar waar de ILT een taak heeft strenger gehandhaafd worden.

**Ministerie van
Infrastructuur en Milieu**

Kenmerk
I&M/ILT-2012/2046

13.

Op welke wijze en door wie worden de controles in de havens voortgezet? Hoeveel containers worden door hen gecontroleerd en op grond van welke protocollen en selectiecriteria gebeurt dit?

13.

In eerdere brieven aan de Kamer^{1,2} wordt uitgebreid ingegaan op de wijze waarop de handhaving na het afronden van de actie Tegengas is geregeld. De bestaande informatie-uitwisseling zal daarbij worden voortgezet. Dit betekent onder meer dat als diensten in de haven, de Douane en de ILT, bij hun reguliere controles een container aantreffen met concentraties boven de interventiewaarden, zij de beschikbare gegevens hierover doorgeven aan de Inspectie SZW en de Nederlandse VWA.

De Douane controleert 7000-7500 containers per jaar op basis van fiscale en niet-fiscale taken. De Inspectie Leefomgeving en Transport controleert 350 inkomende containers, risico gebaseerd en geselecteerd op criteria van vervoer van verpakte gevaarlijke goederen over zee (container vervoer). Daarnaast worden circa 350 inkomende en uitgaande verpakte gevaarlijke goederen over zee (container vervoer) niet risico gebaseerd gecontroleerd. Al deze containers worden in de haven bemeten op aanwezigheid van gassen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Joop Atsma