

Foto: Ronald van den Heerik/ Hollandse Hoogte

## “Falende controle speelt afvalmaffia in de kaart”

### Buitenlandse milieuproblemen door Nederlandse accu's

*Dagelijks worden minstens drie vrachtwagens afgedankte Nederlandse loodaccu's de grens over gereden. In Brussel wordt het accuzuur er uitgehaald door ze in de open lucht op de grond te kletteren. Ook in Frankrijk lijdt het milieu schade. Remi Poppe: “Als we naar de maan kunnen, moeten we toch ook ons afval fatsoenlijk kunnen verwerken.”*

'Hollandse loodaccu's vervuilen Anderlecht', was afgelopen maand de kop boven een artikel in het Belgische tijdschrift Humo. Het stuk gaat over de uitvoer van accu's naar de loodfabriek FMM (Fonderie et Manufacture de Métaux), die in Brussel tot milieuproblemen leidt. Het is niet de eerste keer dat de Nederlandse export van accu's in opspraak komt. Eind jaren negentig was er heel wat

te doen over de recycling van accu's door Métal Blanc in de Franse Ardennen.

'Afval heeft Toekomst', staat in grote letters op de vrachtwagens geschreven van een Nederlandse afvalinzamelaar die rondrijden op het fabrieksterrein van Métal Blanc in het Franse Bourg Fidèle. Het is ook de titel van het SP-rapport over de Nederlandse afvalexporten dat Kamerlid Remi Poppe en europarlementariër Kartika Liotard aan minister Cramer

hebben aangeboden. “Het rapport gaat over de falende controle op de verwerking van ons afval”, zegt Poppe. Deze maand verschijnt de Engelse vertaling, die de SP'ers in Brussel aan milieuc commissaris Dimas zullen overhandigen.

Uit onderzoek van de SP blijkt dat de overbrenging van afvalstoffen in de Europese Unie op papier goed geregeld is, maar dat de handhaving en het toezicht op de verwerking ver te zoeken zijn. “De

mazen in het net zijn groot,” zegt Remi Poppe, “daar maken de afvalhandelaars handig gebruik van.” Nederland mag dan een goede inzamelaar zijn, de recycling gebeurt vaak ver van ons bed – en de milieu-inspectie heeft het nakijken zodra het afval over de grens verdwijnt. Een flagrant voorbeeld vormt de uitvoer van batterijen en loodaccu's, waarvoor een speciale exportvergunning nodig is volgens de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen, kortweg EVOA genoemd.

#### “Pure valsheid in geschrifte”

Nederland heeft sinds de sluiting van de loodfabriek van Billiton in Arnhem in eigen land geen verwerkingscapaciteit meer, dus de keurig ingezamelde loodaccu's en batterijen gaan voor recycling naar het buitenland. Het grootste gedeelte van de accu's gaat naar België en Frankrijk en verder ook naar Duitsland en Spanje.

De afvalstromen staan op de website van SenterNovem, die de beschikkingen voor de uitvoer van deze gevaarlijke stoffen publiceert. Hierop zien we hoeveel vrachtwagens jaarlijks met hoeveel ton afval naar welke fabriek in de Europese Unie mogen vertrekken. Maar wat de EVOA-beschikkingen niet vertellen, is hoe dit afval ter plekke verwerkt wordt. De inzamelaar doet daartoe wel een halfslachtige poging, door een technische beschrijving te geven van de manier waarop het afval wordt hergebruikt. Maar uit SP-onderzoek is gebleken dat van deze zogenoemde kennisgeving vaak weinig klopt. Volgens Poppe gaat het in sommige gevallen zelfs om “pure valsheid in geschrifte”.

Illustratief is de loodfabriek van Fonderie et Manufacture des Métaux (FMM) in het Brusselse Anderlecht. Volgens de kennisgevingen worden de accu's daar volledig verwerkt: het lood, het zuur en het plastic

zouden worden gescheiden en hergebruikt. “Dat blijkt in de praktijk niet te kloppen”, aldus Poppe. “De Nederlandse accu's worden in Anderlecht alleen maar overgeladen op Franse vrachtwagens.” Die brengen de lading naar de fabriek van het Franse moederbedrijf Recylex, waar ze door de breker gaan die het lood van de kunststof scheidt. De vervuilde loodpasta gaat vervolgens naar Duitsland om gezuiverd en omgesmolten te worden. In Brussel heeft men geen breker meer en wordt alleen het zuur uit de accu's gehaald. “Zij het op zeer primitieve wijze, namelijk door ze op de grond te laten kletteren”, zegt Poppe, met wie ik de fabriek in 2006 bezocht. “Dat gebeurt in de open lucht onder een afdak bij de fabriekspoort, waarbij het accuzuur over de verweerde betonnen vloer naar een opvangbak wegloopt.”

De medewerker van FMM vertelde dat hooguit twintig procent van het lood, de zogenoemde metaalfraction, weer uit Frankrijk terugkomt naar Brussel voor verwerking in de loodsmelter. Op de vraag waarom ze de Nederlandse accu's niet meteen naar Frankrijk brengen antwoordde de man dat dit op dringend verzoek was van de Nederlandse inzamelaars, die niet te ver willen rijden. “Onzin natuurlijk,” zegt Poppe, “want dezelfde bedrijven rijden ook naar de andere loodfabrieken in Frankrijk. Nederlandse accu's gaan zelfs naar Zuid-Spanje.”

#### Kwikvervuiling in Brussels grondwater

Wat er in de exportbeschikkingen van SenterNovem staat, komt niet overeen met de werkelijkheid. Navraag bij de dienst Afvalbeheer leert dat de dienstdoende ambtenaar, Dirk-Jan Treffers, exact weet waar het over gaat – maar mij niet te woord mag staan omdat het onderwerp wegens de Kamervragen “politiek nogal gevoelig is”. Hij is genoodzaakt mij door te verwijzen naar de persvoorlichting van VROM. Bij het bedrijf FMM kom ik ook niet veel verder. Als ik directeur Gilles Dupré bel, gooit hij bijna ogenblikkelijk de hoorn op de haak. Hetgeen niet zo verwonderlijk is, want de smeltoven van het bedrijf is al enige maanden op last van de Brusselse milieupolitie gesloten. Het dossier FMM is nu in handen van de onderzoeksrechter. In februari 2008 werd duidelijk dat de extreem hoge kwikconcentraties



“Het vloeibare lood wordt in open bakken naar de raffinageketels gebracht”

Foto: Hans Valkhoff



traties die in die maand boven heel Brussel waren gemeten van de loodfabriek afkomstig waren. Inmiddels is bekend dat de kwikvervuiling vermoedelijk is veroorzaakt door een lading kwikbatterijen die normaal gesproken niet in de loodsmelter terecht hadden moeten komen.

Ook de Nederlandse accutransporten naar het bedrijf zijn in maart een tijdje stopgezet, bevestigt Katrien van den Bruel, hoofd milieucontrole van het Brussels ministerie voor het Leefmilieu. Maar inmiddels is de ontvangst van Nederlandse accu's weer gewoon hervat. De Brusselse overheid werkt met FMM aan een stappenplan om, vooruitlopend op de uitslag van het gerechtelijk onderzoek, de loodsmelter weer open te krijgen. "Een van de punten in het plan is dat er scherpe controles komen op de inkomende stromen", zegt Van den Bruel. Waarmee zij bedoelt dat er geen kwikbatterijen of nikkel-cadmium-accu's meer tussen het lood terecht mogen komen. Van den Bruel beaamt dat het bedrijf sinds 2000 geen breker meer heeft en dat de accu's daarom na 'voorbehandeling' naar het moederbedrijf in Noord-Frankrijk gaan. Met voorbehandeling bedoelt ze dat de accu's in een open hangar bij de fabriekspoort worden 'vermorzeld', waarbij het accuzuur wegloopt naar een waterzuivering alvorens het in de riolering verdwijnt. Volgens Van den Bruel komt daar weinig loodstof bij vrij en voldoet het bedrijf aan de milieuvergunning. Sterker nog, de fabriek beantwoordt zelfs aan de zogenoemde IPPC-richtlijn (*Integrated pollution, prevention and control*) die dit soort bedrijven aanzet tot het investeren in de 'best beschikbare technieken'.

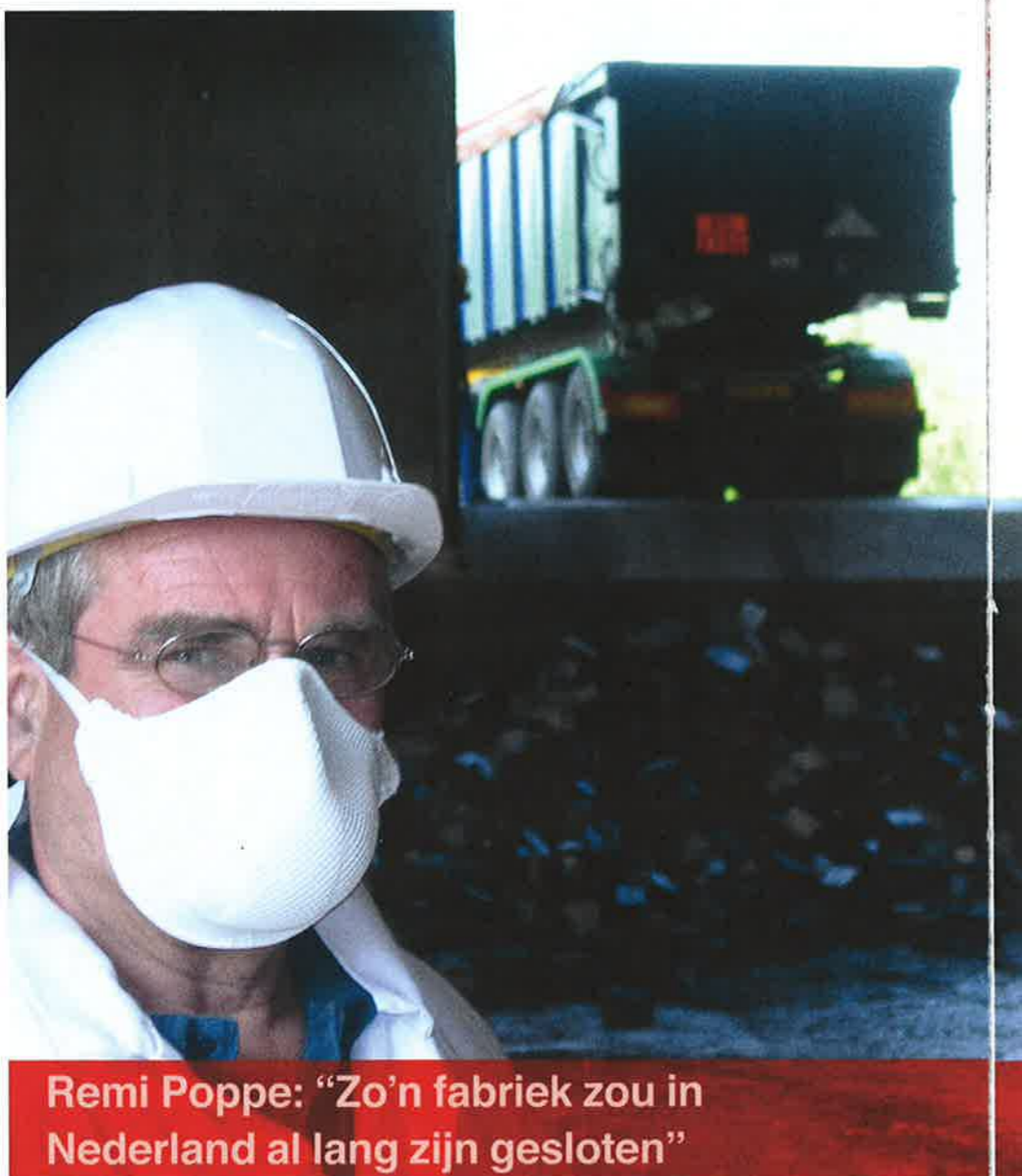
Ondanks de recente kwikvervuiling en eerdere krantenberichten over de loodvervuiling in de omgeving van de fabriek aan de rand van het dichtbevolkte Anderlecht, is er volgens de Brusselse autoriteiten weinig aan de hand. "De in 1999 afgegeven milieuvergunning is vijftien jaar geldig", zegt Van den Bruel. "FMM overschrijdt zelden de emissienorm voor lood: 0,5 µg/m<sup>3</sup>. Er is dan ook geen dringend risico voor de volksgezondheid." Wel is sprake van een sterke bodemverontreiniging die ook het grondwater heeft aangetast, erkent Van den Bruel. "Daarom hebben we vorig jaar maatregelen opgelegd die de verspreiding van deze historische vervuiling tegengaan." Het

bedrijfsterrein is inmiddels afgedamd, in afwachting van de bodemsanering. Hiervoor heeft FMM 600.000 euro gestort in een verplicht saneringsfonds, dat tegen 2014 moet oplopen tot 1,4 miljoen euro. "Dat het bedrijf dan ook definitief de poorten zal sluiten is niet gezegd", zegt Van den Bruel. "Ze kunnen evengoed weer een nieuwe milieuvergunning aanvragen."

## Spraakverwarring tussen ministeries

Remi Poppe heeft in maart opnieuw Kamervragen gesteld, toen FMM weer in het nieuws kwam. "Tenslotte had de afvalinzamelaar, Van Peperzeel, in januari net een nieuwe beschikking gekregen", aldus Poppe. Goed voor 15.000 ton loodaccu's, te leveren in 750 transporten

naar Anderlecht, minstens drie vrachtwagens per dag. "Het antwoord van de minister op de eerste Kamervragen over FMM was nogal ontwijkend", zegt Poppe. "Zoals vaker gebeurt, fietst Cramer om de vraagstelling heen en legt ze de verantwoordelijkheid bij de collega's in het buitenland." De VROM-inspectie gaat ervan uit dat de kennisgeving klopt, als het Brusselse ministerie dat zegt. En de minister ziet geen reden om handhavend op te treden. Bovendien zouden de Brusselse collega's hebben gezegd dat het 'onwaarschijnlijk' is dat Nederlandse accu's via België naar Frankrijk worden vervoerd, omdat het aantal Nederlandse accu's dat FMM ontvangt 'gering' is. Zo staat het bijna letterlijk in het antwoord van minister Cramer. "Alsof je 15.000 ton per jaar gering kunt noemen", schimpt Poppe.



**Remi Poppe: "Zo'n fabriek zou in Nederland al lang zijn gesloten"**

Foto: Hans Valkhoff

Catherine van Nieuwenhove, werkzaam bij de milieu-inspectie van het Brussels ministerie, weet niet waar die informatie over dit 'geringe' aantal Nederlandse accu's vandaan komt. "Dit stond niet in mijn brief aan VROM-inspecteur Huijbregts", zegt zij. "En het klopt ook niet, want minstens een derde van de accu's komt uit Nederland." Tevens legt Van Nieuwenhove uit hoe een andere spraakverwarring in de wereld is gekomen door een coderingsfout in de beschikkingen. In plaats van de 'eindverwerking' (code R4) vindt bij FMM slechts de 'voorbehandeling' plaats (code R12). "Dat was aan onze aandacht ontsnapt", zegt Van Nieuwenhove. In samenspraak met SenterNovem heeft zij dit onlangs rechtgezet in een brief aan de inzamelaar.

## Burgeroorlog in de Franse Ardennen

"Dit geeft ook meteen het zwakke punt aan van de EVOA", zegt Remi Poppe. "Lidstaten kunnen over de grens geen controle meer uitoefenen en zijn afhankelijk van de informatie die de overheden aldaar verstrekken." In 1999 kreeg hij hetzelfde te horen van de toenmalige minister Pronk: "Op grond van de EVOA geldt in principe een vrij verkeer van goederen. Het nagaan of de informatie over de wijze van verwerking overeenstemt met de praktijk is de verantwoordelijkheid van het land van bestemming." Destijds ging het om de uitvoer van Nederlandse accu's naar de loodfabriek van Métal Blanc in het Noord-Franse Bourg-Fidèle. Daar had de onderzoeksrechter het bedrijf in 1999 tijdelijk laten sluiten, nadat er van alle kanten protesten waren gerezen over de vervuiling van dit Ardennendorp met ongekende concentraties lood en cadmium. De pittoreske omgeving was – en is – tot in de wijde omtrek vervuild. Boeren mogen hun koeien niet meer weiden en het hooi niet van het land halen, vissers kunnen niet meer vissen en de bewoners van Bourg-Fidèle mogen nog steeds geen groenten eten uit de tuin.

Behalve fabrieksarbeiders zijn er ook kinderen met extreem hoge concentraties lood en cadmium in hun bloed. En arbeiders die lijden aan loodvergiftiging zijn domweg ontslagen. Negentiende-eeuwse toestanden die bijna tot bedrijfsluit-

ting hebben geleid, ware het niet dat de arbeiders zelf de fabriek hebben opgehouden. Zij voerden een ware terreur tegen de bewoners, die zich onder de bezielende leiding van Denise Schneider hadden verenigd in de milieuvereniging 'Voor de bescherming van Bourg-Fidèle'. "De leugen van de werkgelegenheid", noemde Schneider het feit dat Métal Blanc toen niet voorgoed gesloten is. Pas in 2005 kregen de gedupeerden enige erkenning en compensatie, toen de zaak diende voor de rechtbank in Reims. Métal Blanc werd een boete opgelegd van 100.000 euro en moest 575.000 euro schadevergoeding betalen aan een veertigtal slachtoffers van de milieuvervuiling. "Een schijntje voor het bedrijf", volgens Denise Schneider. Directeur Renaud Bourson verklaarde in de pers zeer tevreden te zijn met de gerechtelijke uitspraak. Twee jaar later, in oktober 2007, oordeelde het Hof van Cassatie in Parijs nogmaals dat het bedrijf Métal Blanc zich schuldig had gemaakt aan 'het in gevaar brengen van derden'.

## "Als die gast in de ketel dondert..."

Rechtszaken of niet, de loodfabriek in Bourg-Fidèle draait weer op volle toeren. "En dertig procent van de accu's komt nog steeds uit Nederland", bevestigt directeur Bourson, wanneer ik met Remi Poppe voor de derde keer een bezoek breng aan de fabriek. Waren we in 1999 nog zonder iets te vragen met een televisieploeg van Net 5 de fabriek binnengelopen; nu had Bourson zijn boeltje kennelijk op orde, want we werden met alle égards rondgeleid in de 'opgeschoonde' fabriek die zeven jaar eerder aanleiding was voor een kleine burgeroorlog in het dorp.

Ook hier weer een voorbeeldig bedrijf dat volledig voldoet aan de laatste IPPC-normen en gebruikt maakt van de 'best beschikbare technieken', als je Bourson mag geloven. Inmiddels behoort Métal Blanc volgens de directeur tot een van de milieuvriendelijkste loodfabrieken van Europa, getuige ook de in groene kleuren uitgegeven bedrijfsbrochure met het opschrift: 'recycling in de kleuren van de natuur'. Tussen 1996 en 1999 zegt Bourson 15 miljoen euro te hebben uitgegeven aan milieu-investeringen om het bedrijf binnen de normen te brengen. Het ging om nieuwe filters, waterzuivering, afzuiging en andere maatregelen die ervoor moesten

zorgen dat het lood niet meer in het milieu terecht komt. Toch werken de arbeiders de hele dag met maskers op. "Want de afzuiging werkt nooit honderd procent", zegt Bourson terwijl hij ons rondleidt. En dat zullen we gauw genoeg merken als we de fabriekshal inlopen.

Het lood wordt gesmolten in een grote draaitrommeloven. Wat een indrukwekkend gezicht is, als die opengaat en twee werknemers met vuurvaste schorten de bakken volgieten die vervolgens naar de raffinageketels gaan. Als de oven weer dichtgaat, verdwijnen langzaam ook de zwarte rookwolken – die zeker niet volledig door de afzuiging worden weggezogen. Het vloeibare lood wordt in open bakken aan de loopkat naar de raffinageketels gebracht. Maar kennelijk gaat er iets mis, want bij het gieten van het lood in de ketel ontstaat een geweldige rookwolk. Die doet de jongen naar zijn masker grijpen en enkele stappen opzij zetten om weer op adem te komen. "Jezus, als die gast bovenop de deksel zijn evenwicht verliest en in die ketel dondert", hoor ik Remi hardop denken. "Volstrekt onverantwoord!" Op de vraag hoeveel looddampen door de vele openingen naar buiten ontsnappen moet Bourson het antwoord schuldig blijven. "Een volledig gesloten systeem is onmogelijk", zegt hij. Wat Poppe waagt te betwijfelen: "Als we naar de maan kunnen, moeten we toch ook ons loodafval op een fatsoenlijke wijze kunnen verwerken."

"Een fabriek als Métal Blanc zou in Nederland al lang zijn gesloten", meent Poppe. "De EVOA gaat misschien uit van een mooie gedachte, maar de controle deugt niet. Het neoliberale beleid, met de open grenzen, speelt de afvalmafia in de kaart. Onder het mom van recycling verdwijnt ons chemisch afval elders in het laagste putje. Mijn voorstel is dan ook dat de afvalexporterende landen bij de burens moeten kunnen controleren wat er tijdens de verwerking gebeurt. Pas dan kunnen we zelf verantwoordelijkheid nemen en onze minister op de vingers tikken. Nu spelen de lidstaten elkaar de bal toe en gebeurt er niks." Dus gaan de accuexporten gewoon door. En de Nederlanders blijven kampioen inzamelen, vindt men ook in het buitenland.

Tekst: Hans Valkhoff