

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

620

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *brandstofzwendel* (ingezonden 29 september 2017).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat en de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 7 december 2017). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 193.

Vraag 1

Heeft u het bericht gelezen «Brandstofzwendel scheepvaart erger dan de eiercrisis»? Wat is uw reactie daarop?¹

Antwoord 1

Ja.

Het mag niet zo zijn dat uit economische motieven verboden stoffen worden bijgemengd in scheepsbrandstoffen. Het Ministerie van Infrastructuur en Water zet zich daarom nationaal en internationaal in om de kwaliteit van scheepbrandstoffen te verbeteren, en te voorkomen dat afvalstoffen worden bijgemengd.

De Minister van Justitie en Veiligheid en ik herkennen ons echter niet in de berichtgeving gedane stelling dat de «brandstofzwendel erger dan de eiercrisis» is. Zie het antwoord op vraag 4 voor een uitgebreidere reactie op de berichtgeving.

Vraag 2

Kunt u reeds een beeld schetsen van de aard en de omvang van de mogelijke zwendel met brandstof? Zo nee, wanneer denkt u dat dat beeld wel voldoende compleet is om met de Kamer te delen?

Antwoord 2

De ILT voert onderzoek uit naar de herkomst en kwaliteit van chemische (rest)stromen die worden gebruikt bij het «blenden» (mengen) van zowel stookolie voor zeeschepen als benzine of diesel voor de Afrikaanse markt. De informatie die hiervoor is gevorderd van terminals wordt momenteel geanalyseerd. De Kamer is op 15 mei 2017 geïnformeerd over de insteek van

¹ <https://www.ad.nl/rotterdam/brandstofzwendel-scheepvaart-erger-dan-de-eiercrisis~a8b7c539/>

dit onderzoek (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016/2017, nr. 1589). Naar verwachting kan de Kamer in de eerste helft van 2018 over de resultaten van dit onderzoek worden geïnformeerd.

Vraag 3

Wat zijn de verschillende rollen, taken en bevoegdheden van de onderzoekende of handhavende instanties?

Antwoord 3

De ILT houdt toezicht op het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen, de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen (EVOA) en de naleving van de REACH² verordening, de POP-verordening³ en het Besluit organisch halogeengehalte brandstoffen (Bohb). In praktijk blijkt dat met name de REACH- en afvalwetgeving aangrijpingspunten bieden om stoffen die voor het blenden worden gebruikt (de zogenaamde blendstocks) te beoordelen en meer transparantie in de markt te bereiken. Afvalstoffen mogen niet worden toegepast bij het blenden van brandstof. Blendstocks moeten als chemische stof of mengsel voldoen aan REACH. Dit betekent dat voor de meeste van deze stoffen een REACH-registratie nodig is waarin de aard, samenstelling en de beoogde toepassing van de stof beschreven zijn. Waar de ILT overtredingen van deze wetgeving constateert die strafbare feiten inhouden, wordt nauw samengewerkt met de politie en het Openbaar Ministerie. In het lopende onderzoek wordt samengewerkt met het «Andante»-team van het Openbaar Ministerie. Onder deze naam pakt een speciaal team van de politie deze problematiek aan onder het gezag van het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie. De omgevingsdiensten houden toezicht op de afgifte, acceptatie en verwerking van afvalstoffen. De politie is belast met de opsporing van illegaal en crimineel gedrag. Hieronder valt de illegale afgifte, frauduleuze benaming en het illegaal verwerken van (gevaarlijk) afval.

Vraag 4

Deelt u de verwachting dat sprake kan zijn van een groot gifschandaal? Waar baseert u uw verwachting op?

Antwoord 4

Op basis van de mij bekende feiten kan ik de verwachting dat sprake zou zijn van een «groot gifschandaal» niet onderschrijven. Ook namens de Minister van Justitie en Veiligheid kan ik aangeven dat de politie deze stelling niet onderschrijft. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 2 voert ILT op dit moment onderzoek uit waarmee onder andere meer inzicht zal worden verkregen in de herkomst en samenstelling van scheepsbrandstoffen. Daarbij wordt specifiek bekeken of er mogelijk afvalstromen in de brandstoffen worden bijgemengd.

Vraag 5

Wat zijn de resultaten van eerdere acties (zoals het project «Andante») tegen afvalzwendelaars en hoe verhouden die zich tot het nu lopende onderzoek «Zwarte Stromen»?

Antwoord 5

Op 23 september 2016 is uw Kamer geïnformeerd over de staat van het onderzoek naar milieucriminaliteit binnen de zeevaart, en is ingegaan op het project Andante (Kamerstuk 31 409, nr. 124). Diverse strafzaken maken onderdeel uit van het overkoepelende programma Andante. Een deel daarvan is reeds afgerond. Het betreft hier complexe zaken die specialistische kennis vragen en een lange adem in de opsporing en vervolging. De website van het Openbaar Ministerie geeft een beeld van enkele resultaten van onderzoek naar milieucriminaliteit in de zeevaart⁴. Het project «Zwarte Stromen» is een vorm van samenwerking tussen bestuurlijke en strafrechtelijke handhavers bij controles op met name het zwavelgehalte en ongewenste stoffen in stookolie.

² Registration, Evaluation, Authorisation and Restriction of Chemicals (REACH)

³ Persistent Organic Pollutants (POP)

⁴ <https://www.om.nl/onderwerpen/afvalstoffen/>

Vraag 6

Wat is de stand van zaken, zowel in Europees verband als in Nederland, van de plannen om te komen tot een zwarte lijst van gevaarlijke stoffen die niet in stookolie mogen voorkomen?

Antwoord 6

In de motie De Vries (Kamerstuk 33 450, nr. 15) werd de regering verzocht marktpartijen te ondersteunen bij het opstellen van lijsten van ongewenste stoffen, en de mogelijkheid te onderzoeken deze om te zetten in internationaal handhaafbare regels. Ik zet mij in nationaal en internationaal verband in voor de kwaliteitsborging van scheepsbrandstoffen en internationale acceptatie van een lijst van ongewenste stoffen in stookolie. Naast de eerder genoemde berichtgeving aan uw Kamer, is in de berichten van 15 januari 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 71), 11 juni 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 81) en 14 april 2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 111) ingegaan op de vragen die daarover bij uw Kamer leefden.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid de afgelopen jaren overleg gevoerd met de relevante organisaties in de stookoliesector om te komen tot een lijst van ongewenste stoffen in stookolie. Als uitvloeisel hiervan heeft een in 2015 opgericht samenwerkingsverband van het Havenbedrijf Rotterdam met de Nederlandse brancheverenigingen voor respectievelijk de olie-industrie, de tankopslagbedrijven en de leveranciers van scheepsbrandstof een lijst van stoffen gepubliceerd die zij aanmerken als onwenselijk in stookolie⁵. Samen met overheden en stakeholders in Nederland, België en Duitsland wordt onderzocht of en hoe de lijst ongewenste stoffen opgenomen kan worden in kwaliteitsrichtlijnen voor brandstofleveranciers. De resultaten worden ingebracht in lopend overleg over kwaliteitsrichtlijnen voor scheepsbrandstoffen binnen de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). De eerste resultaten uit dit IMO-overleg worden eind 2018 verwacht.

Vraag 7

Kunt u toelichten waarom de zwarte lijst die in de maak zou zijn voor scheepsbrandstof met stoffen die er niet in mogen voorkomen al enkele jaren wordt uitgesteld, ondanks aandringen van de Tweede Kamer?

Antwoord 7

Er is geen sprake van uitstel van de zwarte lijst. Alleen in Nederland extra strenge regels stellen biedt geen oplossing voor de internationale problematiek omtrent kwaliteit van scheepsbrandstoffen. Eventuele praktijken van ongewenste bijmenging zouden zich verplaatsen naar andere landen. Om die reden wordt gestreefd naar een internationaal gelijk speelveld en naar verdergaande verduidelijking van de internationale kwaliteitseisen voor scheepsbrandstoffen. In het antwoord op vraag 6 wordt de nationale en internationale aanpak beschreven.

Vraag 8

Bent u het ermee eens dat juist een zwarte lijst van groot belang is om beter en gericht op te kunnen treden tegen afvalzwendelaars?

Antwoord 8

Voor handhaving van de ILT biedt de wetgeving genoemd in het antwoord op vraag 3 het formele toetskader. Voor het handhaven van deze wetgeving is de onder vraag 6 genoemde lijst ongewenste stoffen niet strikt noodzakelijk. Deze lijst heeft bovendien geen formele juridische status. Wel kan de lijst ondersteunend zijn voor de handhaving. Als namelijk blijkt dat een stof die op de lijst staat is gemengd in een scheepsbrandstof, is dit een aanwijzing dat een afvalstof is bijgemengd, of in elk geval een stof die onder REACH niet als scheepsbrandstof is geregistreerd.

⁵ <https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/rotterdam-bunker-port>