

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

230

Vragen van het lid **Laçin** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Inspectie: kankerverwekkende stoffen gemengd in benzine voor West-Afrika» en de brief naar aanleiding van het ILT-rapport «Stookolie voor zeeschepen – Autobrandstoffen voor West-Afrika»* (ingezonden 16 juli 2018).

Antwoord van Staatssecretaris **Van Veldhoven-Van der Meer** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 9 oktober 2018).

Vraag 1

Bent u echt van mening dat de brandstofsector zich meer bewust moet worden van de noodzaak om stil te staan bij de milieuhygiënische gevolgen van de producten die het op de markt brengt? Deelt u de mening dat de sector heel goed weet welke gevolgen deze producten kunnen hebben voor mens en milieu, maar in het kader van winstmaximalisatie doorgaat met deze praktijken? Zo nee, waarom niet?¹

Antwoord 1

De noodzaak om stil te staan bij de gevolgen voor gezondheid en milieu van stoffen die op de markt worden gebracht, is de basis van de Europese stoffenwetgeving zoals neergelegd in de REACH-verordening. Ik sta volledig achter die basis.

Ik kan niet beoordelen welke afwegingen er in de brandstofsector worden gemaakt tussen winststreven en risico's voor mens en milieu. Een moderne markteconomie hoort echter naast winststreven ook het principe van maatschappelijk verantwoord ondernemen te omarmen. Het kabinet verwacht van bedrijven die in of vanuit Nederland opereren dat zij de *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* en de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen implementeren.

¹ Brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, Kamerstuk 31 409, nr. 197

Vraag 2

Vindt u dat we zo snel mogelijk moeten stoppen met het produceren van benzine en diesel waarvan het gebruik is verboden in Europa (bijvoorbeeld met te hoge concentraties zwavel en benzeen)? Zo ja, wat gaat u doen om dit te realiseren? Zo nee, waarom niet?²

Antwoord 2

Ik zou graag zien dat het gebruik van deze autobrandstoffen wereldwijd wordt uitgebannen. Daarvoor is het aanscherpen van de normen door de Afrikaanse landen de sleutel. Zolang er vraag is naar deze brandstoffen zullen deze ergens geproduceerd worden. Zelfs met een EU-breed verbod kan de levering van brandstoffen gemakkelijk plaatsvinden vanuit andere landen, want dit is een mondiale handel. Ondanks deze situatie zie ik een aantal aanknopingspunten om hier vanuit Nederland aan bij te dragen;

Zo blijft Nederland via het VN-milieuprogramma (UN Environment) het programma ondersteunen dat inzet op een versnelling van de invoering van schonere brandstoffen in West-Afrikaanse landen, waar mogelijk door geharmoniseerde standaarden tussen verschillende landen, bijvoorbeeld in regionaal verband via de Economische Gemeenschap van West-Afrikaanse Staten (ECOWAS). Verder kan mondiale samenwerking op het gebied van chemicaliën en afval bijdragen aan het aanpakken van deze problematiek. Mede daarom heb ik mij op 18 juli in New York aangesloten bij de *Alliance for High Ambition on Chemicals and Waste*, als vervolg op de huidige *Strategic Approach to International Chemicals Management* (SAICM). Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 1 verwacht het kabinet van bedrijven die in of vanuit Nederland opereren, dat zij de *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* en de OESO-richtlijnen voor Multinationale Ondernemingen implementeren. Het kabinet heeft het Nationaal Contactpunt (NCP) voor de OESO-richtlijnen verzocht te kijken naar de mate waarin de olie- en gasector de OESO-richtlijnen naleeft. Het NCP kijkt binnen dit onderzoek ook naar deze specifieke praktijk van export van brandstoffen naar Afrika. Het rapport kan meer inzage geven in de mate waarin en de wijze waarop partijen in de brandstofketen invulling geven aan hun ketenverantwoordelijkheid. Het kabinet hoopt het NCP-rapport dit najaar te ontvangen.

Tenslotte ben ik van mening dat de sector beter invulling moet geven aan zijn ketenverantwoordelijkheid. De REACH-verordening biedt de mogelijkheid om daar op Europese schaal druk op te zetten. REACH vereist het doorgeven van informatie in de keten, van producent tot gebruiker en afvalverwerker, over de risico's voor mens en milieu en de benodigde maatregelen ter beheersing van die risico's. Dit is de inzet van de in het rapport beschreven handhaving van REACH door de ILT.

Vraag 3

Is de grens voor «bezorgdheid» niet allang gepasseerd en is het nu niet tijd voor keiharde maatregelen tegen bedrijven die de REACH-regels onvoldoende naleven en daarmee mens en milieu in gevaar brengen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Tegen bedrijven die de REACH-regels overtreden, wordt bestuursrechtelijk en strafrechtelijk opgetreden. Daarbij spelen ook de risico's een rol. Er worden zwaardere maatregelen opgelegd bij overtredingen die leiden tot verhoogd gevaar voor mens en milieu. De Nederlandse ervaring op het gebied van gecombineerde afval/REACH-handhaving wordt ook internationaal uitgedragen, en er vindt samenwerking plaats met België, Duitsland en andere landen.

² NOS.NL, 9 juli 2018, Inspectie: kankerverwekkende stoffen gemengd in benzine voor West-Afrika(<https://nos.nl/artikel/2240625-inspectie-kankerverwekkende-stoffen-gemengd-in-benzine-voor-west-afrika.html>)

Vraag 4

Is bekend welke (verboden) stoffen er allemaal weggemengd worden in benzine en diesel die bestemd is voor West-Afrika? Zo ja, kunt u de lijst met de Kamer delen? Zo nee, wanneer wordt wel duidelijk welke (verboden) stoffen allemaal weggemengd worden?

Antwoord 4

In het rapport van de ILT is beschreven welke zorgwekkende stoffen in West-Afrikaanse brandstoffen voorkomen. Daarbij zijn ook de gezondheidsrisico's van deze stoffen beschreven. In het kort gaat de zorg vooral uit naar zwavel, polyaromatische koolwaterstoffen, benzeen, mangaan en productieresiduen uit de chemische industrie die 1,3-butadien en isopreen bevatten.

Vraag 5

Kunt u uiteenzetten welke bedrijven de (verboden) stoffen aanleveren, aan wie zij dit leveren, welke bedrijven deze stoffen wegmengen en waar dit allemaal gebeurt in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Het ILT-rapport beschrijft een werkwijze die internationaal gebruikelijk is in de sector. In het onderzoek komen nagenoeg alle raffinaderijen en een brede groep chemiebedrijven in Nederland en andere Europese landen naar voren als producent en leverancier van de gebruikte blendstocks voor stookolie voor zeeschepen en autobrandstoffen voor West-Afrika. Ditzelfde geldt voor de brandstofhandelaren die de diverse stromen laten mengen en de terminals waar het mengen plaatsvindt.

Vraag 6

Is er sprake van het overtreden van Wet milieubeheer artikel 10.54? Zo ja, welke gevolgen heeft dit voor de bedrijven?

Antwoord 6

Artikel 10.54 van de Wet milieubeheer verbiedt om gevaarlijke afvalstoffen buiten een inrichting nuttig toe te passen of te verwijderen. In het rapport is beschreven hoe toetsing op de regels van REACH de mogelijkheid geeft te bepalen of gebruikte blendstocks afvalstoffen zijn of niet. Als een blendstock niet REACH-geregistreerd is of wordt, dan ziet de ILT deze als een afvalstof en kan zij op grond van de afvalregelgeving optreden.

Vraag 7

Wat gaat u doen om deze algemene praktijk in de brandstofmarkt, met Beerput Nederland nog vers in het geheugen, zo snel mogelijk aan te pakken en aan banden te leggen?

Antwoord 7

De ILT heeft in haar onderzoek niet geconstateerd dat stoffen die door een ontdoener als afvalstof zijn afgegeven in brandstoffen zijn weggemengd. Dit is illegaal. Zowel de politie als de opsporingsdienst van de ILT verrichten strafrechtelijke acties daar waar aanwijzingen zijn voor het bijmengen van afvalstoffen.

Vraag 8

Hoeveel fte houdt zich binnen de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) specifiek bezig met zaken rondom milieucriminaliteit? En vindt u dit voldoende? Zo ja, waar baseert u dit op? Zo nee, wat gaat u eraan doen om ILT op volle sterkte te laten optreden tegen milieucriminelen?

Antwoord 8

Binnen de ILT houdt 195 fte zich bezig met het toezicht op milieugerelateerde onderwerpen. Hierbij moet verder onderscheid gemaakt worden tussen regulier toezicht en de aanpak van criminele activiteiten. Voor deze laatste beschikt de ILT over een inlichtingen- en opsporingsdienst met 65 fte. Of de ILT voldoende capaciteit heeft, is een vraag die in de Kamer regelmatig gesteld wordt, zowel in het algemeen als op specifieke onderwerpen. De capaciteit van een inspectiedienst is per definitie schaars en de ILT moet daarom altijd keuzes maken, ongeacht hoeveel middelen ze toebedeeld krijgt.

Conform de toezegging die de Minister heeft gedaan tijdens het WGO Jaarverslagen van 20 juni 2018, overlegt zij hierover met de ILT. Uw Kamer wordt hierover geïnformeerd bij de aanbieding van het Meerjarenplan ILT 2018–2022