

Vergaderjaar 2014–2015

**31 409**

**Zee- en binnenvaart**

**Nr. 81**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juni 2015

In mijn op 15 januari verzonden kamerbrief (Kamerstuk 31 409, nr.71) heb ik u bericht over mijn aanpak inzake kwaliteit scheepsbrandstoffen, en het overleg dat ik hierover voer met belanghebbenden in de bunkersector. Met deze brief wil ik ingaan op de toezegging tijdens het AO Waddenzee en Noordzee op 4 februari 2015 u te berichten over mijn aanpak van de problematiek en specifiek de voortgang van het belanghebbendenoverleg (Kamerstuk 33 450, nr. 29).

### *Voortgang belanghebbendenoverleg*

Op dit moment wordt binnen het belanghebbendenoverleg de betrouwbaarheid getest van de chemische detectiemethoden voor stoffen die genoemd zijn in de lijst ongewenste stoffen. Dit is een voorwaarde voor internationale acceptatie van deze lijst.

Ook wordt een «pilot traceerbaarheid» voorbereid waarin aan de hand van bestaande administratie de traceerbaarheid van stromen van bunkerolie wordt onderzocht. De pilot moet uitwijzen of tracering daadwerkelijk en succesvol kan plaatsvinden, en of daarvoor verbetering in de administratie nodig is. Ik verwacht van beide trajecten resultaat vóór eind dit jaar.

Ik berichtte u reeds over het onderzoek dat een samenwerkingsverband van Havenbedrijf Rotterdam, NOVE, Votob en VNPI doet naar de mogelijkheid van een extra monstername bij het overpompen van de opslagtank naar het brandstoftransportschip. Het samenwerkingsverband voert nu pilots uit gericht op toepassing in de commerciële praktijk. Na de zomer zullen de resultaten beschikbaar komen. Op basis hiervan wil ik in gesprek gaan over nut en noodzaak van nieuwe monsternames in de brandstoftransportketen.

### *Handhaving*

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) werkt aan het verkrijgen van meer inzicht in de herkomst en samenstelling van blendcomponenten die worden gebruikt bij de productie van scheepsbrandstoffen. Dit inzicht is nodig om te bepalen of sprake is van een afvalstof. In dat licht wordt ook getoetst of het blendproduct voldoet aan de REACH-Verordening.

Daarnaast wordt gecontroleerd of de blendcomponenten op grond van de transportregelgeving voor gevaarlijke stoffen juist geclassificeerd zijn en veilig worden getransporteerd en overgeslagen.

Controles worden zowel op het land bij terminals, als varend in samenwerking met de politie bij bunkertankschepen uitgevoerd. Met deze aanpak beoog ik de afval-, product- en transportregelgeving in samenhang te brengen, en te bevorderen dat de eisen voor kwaliteit en veiligheid van de productie van scheepsbrandstoffen in de bunkerketen nageleefd worden.

### *Internationale agendering*

In mei 2015 heb ik tijdens een bijeenkomst van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) opnieuw de problematiek van het bijmengen van afval aan de orde gesteld. Er is internationaal interesse in de lijst ongewenste stoffen en Nederlandse aanpak. Ik heb aangekondigd op de lijst terug te komen, wanneer er duidelijkheid over de praktische toepasbaarheid is.

Het in mijn brief van januari genoemde overleg in de IMO over brandstofkwaliteit zal voortgezet worden. Het bespreekt de wenselijkheid van een internationaal licentiesysteem, waaronder dat van de haven van Singapore. Ook wordt onderzocht of internationale regelgeving aangepast moet worden om tot betere garanties van brandstofkwaliteit te komen. Resultaat uit dit overleg brandstofkwaliteit verwacht ik niet eerder dan 2017.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus