

Vergaderjaar 2017–2018

34 775 XII

Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (XII) voor het jaar 2018

Nr. 73

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 maart 2018

De documentaire Beerput Nederland, op 4 december 2017 uitgezonden op NPO2, was voor de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en mij aanleiding om uw Kamer een brief toe te zeggen over de kwesties die in de documentaire aan de orde werden gesteld.

Op 8 december 2017 werden schriftelijke vragen gesteld door het lid Gijs van Dijk (PvdA) over «milieuovertredende bedrijven die hiermee weggkomen». De specifieke beantwoording stuur ik u separaat toe (Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 1442).

Tijdens het AO Scheepvaart van 7 december 2017 (Kamerstuk 31 409, nr. 176) kwam het vermeend bijmengen van illegale stoffen in stookolie voor de scheepvaart aan de orde. Toegezegd is uw Kamer schriftelijk te informeren over de acties die zijn ondernomen om dit soort praktijken tegen te gaan. Met deze brief kom ik deze toezegging na.

In het AO Leefomgeving van 14 december 2017 (Kamerstuk 30 175, nr. 283) heb ik toegezegd om uw Kamer – behalve over de onderwerpen uit het programma Beerput Nederland – ook te informeren over het inspraakproces rondom het nieuwe Landelijk Afvalbeheerplan (LAP3) inclusief sectorplannen. Met deze brief kom ik deze toezegging na.

Ten slotte ga ik ook in op de motie van de leden Van Tongeren en Wassenberg van 17 januari 2018 waarin wordt gevraagd om een lijst toegestane stoffen in stookolie.¹

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 177.

Ik ga in deze brief, die ik mede namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat aan u richt, in op de volgende onderwerpen:

- Milieu-incidenten;
- Stakeholderconsultatie voor een einde-afval regeling voor teruggewonnen brandstof;
- Het tegengaan van bijmengen van illegale stoffen bij scheepsbrandstof;
- Het inspraakproces in het kader van de totstandkoming van LAP3.

Milieu-incidenten

De documentaire Beerput Nederland beschrijft een aantal grote milieu-incidenten dat vanaf de jaren zestig in Nederland heeft plaatsgevonden. Deze incidenten hebben een grote maatschappelijke en politieke impact gehad. Kijkend naar de documentaire begrijp ik dat een dergelijke chronologische weergave een zorgelijk beeld oproept bij de burger. Deze zorgen deel ik. Echter, zonder afbreuk te willen doen aan de ernst van deze incidenten, moet wel bedacht worden dat in vrijwel alle genoemde gevallen, zoals de documentaire ook liet zien, tot vervolging van betrokken bedrijven is overgegaan en veroordeling heeft plaatsgevonden. De afgelopen jaren zijn spraakmakende milieu-incidenten steeds onderzocht door de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Over die incidenten is door mijn ambtsvoorgangers met uw Kamer van gedachten gewisseld, en er zijn maatregelen getroffen. Ik kan u ten aanzien van de in de documentaire genoemde incidenten geen nieuwe inzichten melden.

De suggestie in de documentaire, dat er door de jaren heen ongeoorloofde banden zouden zijn tussen de afvalverwerkende industrie en bestuurders klinkt eveneens ernstig, maar laat ik voor rekening van de documentairemaker. Ter illustratie werd in de documentaire uitgebreid ingegaan op de subsidieverlening in de jaren tachtig van de vorige eeuw aan TCR, de gang van zaken rond het strafrechtelijk onderzoek en de rol die bestuurders gespeeld zouden hebben. Ik wijs u erop dat naar deze zaken door uw Kamer in 1996–1997 onderzoek is gedaan. Uit dit onderzoek kwam volgens uw Kamer geen informatie naar voren welke een parlementaire enquête zou rechtvaardigen.²

In de documentaire kwam ook een recent milieu-incident aan de orde. Dit betrof de lozing van proceswater in Nederland afkomstig van offshore oliewinning bij Angola. Het toezicht en de handhaving op de inname, verwerking, zuivering en lozing op het riool van afvalwater valt onder het bevoegd gezag van de provincie en wordt uitgevoerd door de Omgevingsdienst Noorzeekanaalgebied (OD NZKG). Over deze kwestie zijn op 6 december 2017 schriftelijke vragen gesteld door leden van de provinciale staten van Noord-Holland. Gedeputeerde staten hebben op 30 januari 2018 deze vragen beantwoord.³

Volgens het antwoord van gedeputeerde staten is sprake geweest van een illegale lozing op het persriool naar de waterzuivering van Waternet door een specifiek Amsterdams bedrijf. Dit bedrijf heeft geen lozingspijp of vergunning van Rijkswaterstaat om afvalwater afkomstig van het bewerken van afvalstoffen direct in oppervlaktewater te lozen. De lozingen van afvalwater door het bedrijf worden, zo stellen gedeputeerde staten, regelmatig gecontroleerd. In februari 2017 is gebleken dat het bedrijf, in strijd met de vergunning, in december 2016 en januari 2017 afvalwater

² Kamerstuk 24 791, nrs. 3–4, blz. 22.

³ Provinciale staten, GS-Besluit d.d. 30 januari 2018, vragen nr. 108.

heeft geloosd op het riool. Door de OD NZKG is daarop een last onder dwangsom opgelegd, waarna geen overtredingen meer zijn geconstateerd.

Stakeholderbijeenkomst

De documentaire gaat in op de vermeende invloed van bedrijven die veroordeeld zijn voor milieudelicten op totstandkoming van milieuwetgeving. Als voorbeeld wordt een specifieke stakeholderbijeenkomst van 14 april 2016 aangehaald. De Kamer heeft hierover vragen gesteld in onder meer het AO Leefomgeving van 14 december 2017, en ook de schriftelijke vragen van het lid Gijs van Dijk (PvdA) hebben hier betrekking op.

Aan de bijeenkomst namen onder meer bedrijven deel die oliehoudend afval verwerken. Van twee van deze bedrijven werd in de documentaire vermeld dat ze in het verleden veroordeeld zijn voor overtreding van de milieuwetgeving. In de documentaire werd de suggestie gewekt dat deze bedrijven actief zouden hebben meegeschreven bij de totstandkoming van wet- en regelgeving. Deze suggestie was voor mij aanleiding om uitgebreid na te gaan hoe de gang van zaken was rond deze bijeenkomst.

De stakeholderbijeenkomst was onderdeel van een beleidsonderzoek naar de mogelijkheid om uit oliehoudende afvalstromen milieuverantwoorde motorbrandstoffen terug te winnen, dat wil zeggen motorbrandstoffen waarvan het gebruik verantwoord is ten aanzien van de menselijke gezondheid en het milieu. Het onderzoek hiernaar gebeurde voornamelijk door het bureau Tauw B.V. en TNO, in samenspraak met deskundigen vanuit Rijkswaterstaat, het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM), het Nederlands Forensisch Instituut (NFI) en een klein gespecialiseerd adviesbureau.

In de bijeenkomst van 14 april 2016 zijn de bevindingen van het onderzoek gepresenteerd en is besproken op welke manier de bedrijven, die oliehoudend afval verwerken, zouden kunnen voldoen aan de bestaande wettelijke eisen en eventueel te stellen extra eisen (einde-afval criteria). In de documentaire is de indruk gewekt dat op basis van de stakeholderbijeenkomst aanpassingen zouden zijn doorgevoerd in wet- en regelgeving. Dat is echter niet het geval geweest.

Aan de bijeenkomst werd, behalve door de twee genoemde bedrijven, ook deelgenomen door de kennisinstututen RIVM, TNO en NFI en door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT; in de rol van deskundige). Bij het verdere consultatieproces zijn ook de Omgevingsdienst Midden- en West-Brabant en de OVAM (het Vlaamse ministeriële agentschap verantwoordelijk voor onder meer afvalbeleid) betrokken. Het onderwerp van de consultatie is ook besproken met het Openbaar Ministerie en de milieupolitie.

De sector van verwerkers van oliehoudend afval wordt gekenmerkt door een klein aantal (grote) marktspelers. Beoogd werd om een zo groot mogelijk deel van die marktspelers te betrekken in de consultatie. De deelnemers aan de bijeenkomst van 14 april 2016 vertegenwoordigden, inclusief de aanwezige branchevereniging, meer dan 90% van de Nederlandse verwerkingscapaciteit voor oliehoudend afval. Een tweede bijeenkomst, met vrijwel dezelfde deelnemers, is gehouden op 7 juli 2016.

Tijdens het AO Leefomgeving van 14 december 2017 gaf ik aan dat ik nadere informatie zou inwinnen bij mijn collega van Justitie en Veiligheid over de vraag hoe, in het kader van stakeholderbijeenkomsten, om te

gaan met partijen die milieuovertredingen hebben begaan. Op ambtelijk niveau is hierover contact gezocht. Op basis daarvan stel ik nu vast dat er op dit punt geen voorschriften zijn. Een van de gedachten die aan de orde kwam, is te gaan werken vanuit een overzicht dat inzage moet geven of partijen die als gesprekspartner in contact komen met de rijksoverheid, bijvoorbeeld via stakeholderbijeenkomsten, veroordeeld zijn of nog onderwerp zijn van strafrechtelijk onderzoek. Bij het samenstellen van een dergelijk overzicht zouden accuratesse, ernst van het strafbare feit, privacy-aangelegenheden en vraagstukken rond de toegankelijkheid van een dergelijk overzicht echter leiden tot een complex en wellicht onwerkbaar geheel. Daar komt de principiële vraag bij of het gerechtvaardigd is bedrijven die een wettelijke sanctie reeds hebben ondergaan voor korte of langere tijd uit te sluiten van gesprekken met de overheid.

Ik kies voor een praktische benadering. De afweging om een bedrijf voor een stakeholderbijeenkomst uit te nodigen, wordt van geval tot geval gemaakt, op basis van de relevantie van het bedrijf voor het beleidsvraagstuk dat aan de orde is en de reputatie van het bedrijf bij deskundigen. Een voorwaarde is natuurlijk dat bedrijven die worden uitgenodigd voor een stakeholderbijeenkomst beschikken over een geldende (milieu-)vergunning voor de activiteiten waar de bijeenkomst betrekking op heeft. Die vergunning betekent namelijk dat het bevoegd gezag heeft vastgesteld dat de bedrijfsprocessen waaraan het bedrijf zich juridisch heeft gebonden, voldoen aan de milieuwetgeving. Alle deelnemers aan de bijeenkomsten van 16 april en 7 juli 2016 beschikten daar, naar gebleken is, op dat moment over. Ik zal daar in de toekomst strikt op toezien.

Tegengaan van het bijmengen van illegale stoffen in scheepsbrandstof

In de documentaire kwam tevens het illegaal mengen van afvalstoffen in stookolie voor de zeescheepvaart aan de orde. Over dit onderwerp hebben de ambtsvoorgangers van de Minister en van mij meermaals met uw Kamer gecorrespondeerd⁴. Enkele weken voor de uitzending van Beerput Nederland heeft het lid Van Helvert (CDA) hierover nog vragen gesteld naar aanleiding van mediaberichten over een handhavingsactie door de politie, die de Minister van Infrastructuur en Waterstaat op 6 december 2017 mede namens mij heeft beantwoord.⁵ In dat antwoord is aangegeven wat de inzet is van het ministerie om nationaal en internationaal de kwaliteit van scheepsbrandstoffen te verbeteren en te voorkomen dat afvalstoffen worden bijgemengd. Tijdens het AO Scheepvaart van 7 december 2017 werd gevraagd om de acties van het ministerie sinds 2010 nog eens helder op een rij te zetten. In zal hier in deze brief op ingaan.

Wetgevend kader

In het wetgevend kader dat toeziet op het voorkomen van bijmenging van afval in scheepsbrandstoffen kunnen twee trajecten onderscheiden worden: wetgeving over *componenten* die gebruikt mogen worden in scheepsbrandstoffen en wetgeving over *scheepsbrandstof als eindproduct*. Voor een uitgebreide toelichting over het juridisch kader verwijs ik u naar bijlage 1. Om te voorkomen dat extra Nederlandse eisen

⁴ Het betreft vanaf 2009 de correspondentie met uw Kamer op met name de data 14 augustus 2009 (Kamerstuk 30 175, nr. 86), 11 november 2010 (Aanhangsel Handelingen II 2010/11, nr. 821), 9 november 2011 (Kamerstuk 30 872, nr. 80), 8 juli 2013 (Kamerstuk 33 450, nr. 4), 15 januari 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 71), 11 juni 2015 (Kamerstuk 31 409, nr. 81), 14 april 2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 111).

⁵ Aanhangsel Handelingen II 2017/18, nr. 620.

aan scheepsbrandstof ertoe zouden leiden dat eventuele praktijken van ongewenste bijmenging zich verplaatsen naar andere landen, is de inzet erop gericht tot internationale maatregelen te komen.

Belangrijk binnen het toezicht op *componenten* voor scheepsbrandstof is de Europese verordening REACH. Alleen stoffen met een registratie onder REACH mogen op de markt gebracht en gebruikt worden. Het registratiedossier moet onder meer vermelden voor welke toepassingen de stof bedoeld is («geïdentificeerd gebruik»). De regels van REACH betekenen dat voor menging in stookolie slechts stoffen zijn toegestaan waarvan het registratiedossier een «geïdentificeerd gebruik» als component voor stookolie vermeldt. Daarmee voorziet REACH in feite in een lijst van toegestane stoffen in stookolie, waar de motie van de leden Van Tongeren en Wassenberg van 17 januari 2018 om vraagt. Ik zet in Europa in op versterking van de toepassing van de regels van REACH op stookolie, zodat controles in Europa meer op gelijke wijze plaatsvinden, waarmee een gelijk speelveld in de Europese sector wordt bereikt. Over het onderzoek door het ministerie naar de mogelijkheden voor een lijst *ongewenste* stoffen (ook wel «zwarte lijst» genoemd), is de Kamer recentelijk geïnformeerd in het antwoord van de Minister op schriftelijke vragen van het lid Van Helvert.⁵

Effectieve regelgeving over scheepsbrandstof als *eindproduct* is een zaak van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO). Aanvullende internationale maatregelen om de kwaliteit van in omloop zijnde scheepsbrandstoffen te garanderen, vereisen draagvlak in de IMO. Daarom heeft Nederland in 2017 het initiatief genomen voor overleg met overheden en stakeholders in de buurlanden Nederland, België en Duitsland.

Handhaving

Het toezicht op afvalafgifte en verwerking is belegd bij de provincies voor zover het afvalstoffen betreft die binnen Nederland worden afgegeven en verwerkt. Ook voor het toezicht op onder andere olieterminals, afvalverwerkingsinstallaties en havenontvangstinstallaties zijn de provincies bevoegd gezag in het kader van de Wet milieubeheer. Namens de provincies controleren de omgevingsdiensten of acceptatie, opslag, het mengen en bewerken plaatsvinden conform de voorschriften uit de Wabo-vergunning.⁶

Op grensoverschrijdende afvalstromen houdt de ILT toezicht op grond van de Europese Verordening Overbrengen Afvalstoffen (EVOA). Daarnaast heeft de ILT toezichtstaken in het kader van het Besluit zwavelgehalte brandstoffen en het Besluit inzameling afvalstoffen. Tevens is de ILT toezichthouder op de REACH- en POP-regelgeving⁷ zoals die van toepassing is op de bedrijven die stoffen produceren, importeren, mengen, toepassen en verhandelen.

Bij de ILT staat stookolie al sinds een aantal jaren op de agenda als prioritair dossier. Daarbij wordt actief samengewerkt met handhavingspartners. Zoals te lezen valt in het Meerjarenplan ILT 2018–2022⁸, heeft de ILT nu ten behoeve van haar programmering de grootste maatschappelijke risico's in kaart gebracht met de ILT-brede risicoanalyse (IBRA). In 2018 is op basis van deze analyse een zestal programma's gestart. De thematiek rondom stookolie maakt deel uit van het programma «onjuiste verwerking van afvalstoffen». Daarnaast is het programma «Uitstoot en/of

⁶ Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

⁷ POP staat voor «persistent organic pollutants».

⁸ bijlage bij Kamerstuk 34 775 XII, nr. 4.

lozing van gevaarlijke stoffen door scheepvaart» relevant vanwege het toezicht op het zwavelgehalte van stookolie. Deze programma's worden nader toegelicht in het Meerjarenplan ILT 2018–2022.

In praktijk blijkt voor stookolie dat toezicht op basis van alleen de afvalstoffenregelgeving beperkt kan worden ingevuld, aangezien de herkomst en het productieproces van de gemengde componenten vaak moeilijk te achterhalen zijn, zeker als die componenten afkomstig zijn uit het buitenland. Sinds een aantal jaren verricht de ILT het toezicht daarom gecombineerd met het toezicht op de REACH-regelgeving voor chemische stoffen.

Als een product geen afvalstof is, is de REACH-verordening van toepassing. Door gecombineerd te controleren is beter vast te stellen of een bepaald product een afvalstof is. Het toezicht op de naleving van REACH richt zich vooral op de vereiste REACH-registratie en het veiligheidsinformatieblad, waarmee wordt aangegeven wat de risico's van het product zijn en uit welke stoffen het bestaat. Een product dat niet voldoet aan REACH mag niet verhandeld of gebruikt worden en is in die zin een afvalstof. Indien geconstateerd wordt dat afvalstoffen worden weggevoerd in stookolie, wordt de keten van de betreffende (afval)stoffen gevolgd en bestuurlijk of strafrechtelijk opgetreden tegen de overtreeders. Naast gerichte toezichtprojecten is tevens geïnvesteerd in kennis- en instrumentontwikkeling (in samenwerking met RIVM en NFI) met betrekking tot bemonstering en analyse.

Over de resultaten van dit gecombineerde toezicht kan ik u naar verwachting nog in de eerste helft van dit jaar informeren. Dit betreft specifiek de resultaten van het ILT-onderzoek naar de herkomst en kwaliteit van chemische (rest)stromen die worden gebruikt bij het «blenden» (mengen) van zowel stookolie voor zeeschepen als benzine en diesel voor de Afrikaanse markt.

Door bovengenoemde toezichtactiviteiten van de ILT loopt Nederland internationaal voorop in de signalering en aanpak van mogelijk schadelijke (afval)stoffen bij de productie van scheepsbrandstoffen. In EU-kader agendeert de ILT dit onderwerp actief en draagt haar kennis over om zo bij te dragen aan een gelijk speelveld in de EU.

Inspraakproces LAP3

In het AO Leefomgeving van 14 december 2017 heb ik toegezegd om uw Kamer schriftelijk te informeren over het inspraakproces rondom het nieuwe Landelijk Afvalbeheerplan (LAP3) inclusief sectorplannen. De gedachtenvorming voor een nieuw LAP, ingegeven door de Europeesrechtelijke verplichting om het LAP periodiek te herzien, is begonnen bij de Begeleidingscommissie LAP. Deze bestaat voornamelijk uit brancheorganisaties van de afvalverwerkende bedrijven en uit vertegenwoordigers van decentrale overheden. Daarnaast zijn er in het kader van LAP3 in juni 2015 stakeholderbijeenkomsten georganiseerd door de OIM⁹ onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Voor deze sessies zijn enkele honderden partijen uitgenodigd (brancheorganisaties, producenten, milieuorganisaties, bestuursorganen). Het gebundelde verslag¹⁰ van deze sessies is gepubliceerd op de website van de OIM. Daarna is begonnen met het opstellen van het ontwerp LAP3.

⁹ Overlegorganen Infrastructuur en Milieu.

¹⁰ Dit verslag is openbaar gemaakt op: <https://www.overlegienm.nl/publicaties/default.aspx#folder=527372>.

Conform artikel 10.9 van de Wet milieubeheer is voor het ontwerp LAP3 een openbare inspraakprocedure doorlopen, waarbij eenieder in de gelegenheid is gesteld te reageren. De inspraakperiode liep van 26 september tot en met 7 november 2016. De start van de inspraak is aangekondigd in twee grote landelijke dagbladen, de Staatscourant en op diverse websites, waaronder www.rijksoverheid.nl. Ook zijn beide Kamers der Staten-Generaal per brief van 26 september 2016 hierover geïnformeerd (Kamerstuk 30 872, nr. 207 en Kamerstuk 30 872, A).

In totaal hebben 105 partijen gebruik gemaakt van de inspraakmogelijkheid. De namen van deze partijen staan vermeld in de nota van antwoord. De inspraakreacties van al deze insprekers zijn samengevat in 1.132 vragen en opmerkingen. Deze zijn ook opgenomen in de nota van antwoord, waarbij tevens op elke samengevatte vraag/opmerking een antwoord wordt gegeven. Verder is aangegeven of de reacties hebben geleid tot aanpassing van het ontwerp LAP3 inclusief sectorplannen. Daarmee is transparant aangegeven hoe het ministerie met alle inspraakreacties is omgegaan. De nota van antwoord omvat 253 bladzijden. Deze heb ik u in mijn brief van 28 november 2017¹¹ vanwege de omvang digitaal toegestuurd via de link www.lap3.nl. Ik verwijs u dan ook naar de nota van antwoord op www.lap3.nl¹².

Conclusie

Concluderend stel ik het volgende vast. De documentaire Beerput Nederland stelde een belangwekkend thema aan de orde. De chronologische weergave van een groot aantal milieu-incidenten riep een verontrustend en zorgelijk beeld op bij de burger. Hier heb ik begrip voor, maar daarbij moet bedacht worden dat in vrijwel alle genoemde gevallen, zoals de documentaire ook liet zien, tot vervolging van betrokken bedrijven is overgegaan en veroordeling heeft plaatsgevonden. Over de incidenten is door mijn ambtsvoorgangers met uw Kamer van gedachten gewisseld, en er zijn maatregelen getroffen. Er zijn ten aanzien van de in de documentaire genoemde incidenten geen nieuwe inzichten te melden.

Het beeld uit de documentaire dat door het bedrijfsleven zou worden meegeschreven aan wet- en regelgeving herken ik niet. De stakeholders-bijeenkomst in het kader van een te ontwikkelen einde-afval regeling voor teruggewonnen brandstof was gericht op de vaststelling van milieunormen binnen de wettelijke kaders voor brandstoffen en afvalstoffen. Het risico van gekleurde informatie vanuit geraadpleegde bedrijven is afgedekt door deskundigen te betrekken van onder meer het RIVM, het NFI en de ILT.

Bij de totstandkoming van het LAP3 is de inbreng van stakeholders volledig transparant gemaakt en is ook de wijze waarop met alle reacties is omgegaan tot in detail met uw Kamer gedeeld.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

¹¹ Kamerstuk 30 872, nr. 215.

¹² <http://lap3.nl/documenten/nota-antwoord>.

Overzicht relevante wet- en regelgeving in het kader van bijmengen in scheepsbrandstof

In het wetgevend kader dat toeziet op het voorkomen van bijmenging van afval in scheepsbrandstoffen kunnen twee trajecten onderscheiden worden:

- a. wetgeving over *componenten* die gebruikt mogen worden in scheepsbrandstoffen;
- b. wetgeving over scheepsbrandstof als *eindproduct*.

a. Componenten

Voor de componenten in scheepsbrandstof zijn de stoffen-, product- en afvalwetgeving relevant.

Op grond van onder meer de Kaderrichtlijn afvalstoffen (KRA), de Europese Verordening Overbrengen Afvalstoffen (EVOA) en nationale regelgeving zoals de Regeling scheiden en gescheiden houden van gevaarlijk afval is het verboden om gevaarlijke afvalstoffen te mengen met andere (gevaarlijke) afvalstoffen, of met andere stoffen en materialen, als daarmee de voorgeschreven verwerking in het geding komt. Olieachtige afvalstoffen worden vanwege hun gevaareigenschappen (giftig, brandbaar) geclassificeerd als gevaarlijk afval. Zij moeten volgens specifiek voorgeschreven methoden verwerkt worden (in Nederland is dit neergelegd in het Landelijk afvalbeheerplan). Door bijmengen in stookolie zou de voorgeschreven verwerking vermeden worden, reden dat zulke bijmenging verboden is.

De toepasselijke stoffenwetgeving zijn de Europese POP-verordening en de Europese REACH-verordening. De POP-verordening is de Europese implementatie van het Verdrag van Stockholm en verbiedt productie en gebruik van momenteel 24 persistente giftige organische stoffen. Een afvalstof die POP-houdend is, moet een behandeling krijgen waarbij de POP wordt vernietigd. Het is dus verboden zo'n afvalstof in een nieuw product, zoals stookolie, toe te passen (tenzij eerst de voorgeschreven behandeling is gegeven die de POP vernietigt).

Op grond van REACH moet elke chemische stof die wordt geproduceerd of geïmporteerd gedocumenteerd zijn met een zogeheten registratiedossier. Om een stof in stookolie toe te passen en voor dat doel te verhandelen, moet deze toepassing in het registratiedossier van de stof vermeld staan als «geïdentificeerd gebruik». Ook moet het registratiedossier ingaan op de gevolgen die het betreffende gebruik heeft voor het milieu. De regels van REACH betekenen dus dat voor menging in stookolie slechts de expliciet voor dit gebruik aangemerkte stoffen zijn toegestaan. Daarmee voorziet REACH in feite in een «witte» lijst van toegestane stoffen in stookolie, waarnaar de motie Van Tongeren/Wassenberg van 17 januari 2018 vraagt.

b. Scheepsbrandstof als eindproduct

Wat betreft het verbeteren van de kwaliteitsnormen van scheepsbrandstoffen als eindproduct heeft in 2008 een ingrijpende revisie van MARPOL Annex VI, na jaren van onderhandelingen, zijn beslag gekregen. Nederland vervulde daarbij destijds een voortrekkersrol. Deze revisie trad vanaf 1 juli 2010 in werking. Dit heeft geleid tot, onder andere, vergaande aanscherping van uitstootnormen voor zwavel in de Noord- en Oostzee. In deze wateren heeft dit geresulteerd in een transitie van stookolie naar schonere brandstoffen zoals mariene diesel en LNG. In 2016 is in de IMO

besloten dat de wereldwijde zwavelnorm per 2020 wordt aangescherpt. Het is de verwachting dat ook wereldwijd dit zal bijdragen aan een transitie naar schonere brandstoffen.