

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

481

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *het bericht dat giftige olie vanuit Rotterdam naar Afrika wordt verscheept* (ingezonden 20 september 2016).

Antwoord van Minister **Ploumen** (Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking), mede namens de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 15 november 2016)

Vraag 1

Was het u bekend dat op deze schaal diesel wordt vervuild?¹ Zo ja, wat heeft u hiertegen ondernomen?

Antwoord 1

Het kabinet is bekend met bijmengen in de oliehandel (benzine is altijd een mengproduct, diesel vaak ook), maar was niet op de hoogte van deze specifieke praktijk.

Vraag 2

Om welke hoeveelheden gaat het? Waar komen de materialen vandaan die de diesel zo enorm vervuilend maken?

Antwoord 2

Er zijn weinig specifieke details beschikbaar over de in-, uit- en doorvoer (zoals de herkomst) van diesel die van buiten Europa afkomstig is. Het kabinet zal in gesprek met de havenbedrijven kijken of hun informatie en informatie uit de sector hierop meer inzicht geeft.

Vraag 3 en 5

Is er sprake van een strafbaar feit? Zo nee, is het mogelijk wetgeving zodanig aan te passen dat dit wel zo is?

Hoe kan met Afrikaanse landen opgetrokken worden om deze vervuiling tegen te gaan mogelijk als onderdeel van de Sustainable Development Goals (SDG's) en het Klimaatakkoord?

¹ Trouw 19 september 2016.

Antwoord 3 en 5

Op dit moment heeft het kabinet geen aanwijzingen dat in strijd met het huidige kader van wet- en regelgeving wordt gehandeld. De richtlijn Brandstoffenkwaliteit reguleert de kwaliteit van benzine en diesel die in de EU op de markt wordt gebracht, niet de kwaliteit van benzine en diesel die wordt geëxporteerd. Alleen in het geval waar sprake is van afvalstoffen biedt de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) het wettelijk kader om op te treden tegen import of export. De omstandigheid dat diesel niet aan de in de EU geldende normen voldoet maakt niet dat sprake is van afval. Staten hebben volgens de *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* (UNGP's) de plicht de rechten van hun burgers, inclusief het recht op gezondheid, te beschermen. Het kabinet vindt het daarom belangrijk om andere landen zelf te stimuleren goede wet- en regelgeving aan te nemen. Dit voorkomt dat de bereiding van deze brandstoffen anders eenvoudigweg zal verschuiven van Nederland en Europa naar andere landen, wat geen oplossing biedt voor deze internationale problematiek. Bovendien vergroot een mondiale aanpak de bewustwording in alle delen van de wereld die lage brandstofnormen hanteren; niet alleen in Afrika, maar ook in Azië en Latijns-Amerika blijven de brandstofnormen flink achter. In dit verband is het kabinet verheugd dat de Ghanese overheid bekend heeft gemaakt per 1 januari 2017 alleen nog brandstof met maximaal 50 ppm zwavel te willen importeren.

De Nederlandse hulp met betrekking tot deze thematiek wordt voornamelijk geboden via het VN Milieuprogramma (UNEP). De gezamenlijke aanpak is in deze casus belangrijk, omdat verschillende West-Afrikaanse landen dezelfde tanker delen (de tanker voor Nigeria voorziet bijvoorbeeld ook Benin en Togo). Idealiter voeren deze landen een geharmoniseerde standaard in. Daar wordt nu hard aan gewerkt. Een aantal staten uit de Economische Gemeenschap van West-Afrikaanse Staten (ECOWAS) heeft al aangegeven zich hier hard voor te willen maken (Ghana, Togo, Mali). UNEP zal op korte termijn met de Nigeriaanse Minister van milieu, Amina Mohamed, een ministeriële bijeenkomst organiseren voor West-Afrikaanse landen waar mogelijk een gezamenlijke standaard kan worden afgesproken.

Nederland financiert UNEP jaarlijks met een ongeoormerkte bijdrage van EUR 5 miljoen. Nederland is daarnaast een van de oprichters van het *Partnership for Clean Fuels and Vehicles*, waarvan UNEP ook het secretariaat voert. Dit partnerschap was opgericht om lood in benzine uit te faseren en zet zich nu ook in om zwavel in diesel uit te bannen in combinatie met emissie-eisen aan voertuigen.

Nederland is tevens lid van de *Climate and Clean Air Coalition* (CCAC), die zich richt op het opschalen van maatregelen gericht op de reductie van uitstoot van luchtvervuilende stoffen met een kortdurend klimaat effect, zoals roet. De CCAC is een samenwerkingsverband van meer dan honderd overheden, internationale organisaties, ngo's en het bedrijfsleven. Het secretariaat is ondergebracht bij UNEP. Een van de programma's binnen de CCAC is erop gericht om, met name in ontwikkelingslanden, de kwaliteit van diesel voor zware transportvoertuigen te verbeteren om roetuitstoot te beperken. De CCAC bouwt daarbij voort op de hierboven genoemde activiteiten van UNEP. Nederland steunt de CCAC zowel financieel (EUR 100.000 in 2015) als specifiek op dit onderwerp door het uitwisselen van kennis en ervaring.

Het Parijse Klimaatakkoord en de Sustainable Development Goals (SDG's) zijn niet de instrumenten om dergelijke vervuiling op de korte termijn terug te dringen. Indirect en op de langere termijn zullen maatregelen die getroffen worden om de klimaatproblematiek op te lossen (bijvoorbeeld de overgang naar een CO₂ neutrale economie) en de SDG's te bevorderen, ook vervuilende uitstoot terugdringen.

Vraag 4

Bent u bereid deze kwestie aan te kaarten bij de International Maritime Organization (IMO)? Zo ja, op welke termijn en welke wijze gaat u dat doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Het rapport Dirty Diesel richt zich op brandstoffen ten behoeve van voertuigen op land. De Internationale Maritieme Organisatie (IMO) stelt eisen aan de kwaliteit van brandstoffen voor gebruik op schepen, niet aan de kwaliteit van brandstoffen bedoeld voor voertuigen op land. De IMO is daarmee niet de juiste organisatie om deze kwestie aan te kaarten. UNEP houdt zich wel met deze problematiek bezig; het Dirty Diesel rapport is deels gebaseerd op data van UNEP. Het kabinet heeft UNEP al laten weten deze kwestie zorgelijk te vinden en werkt zoals gezegd op diverse manieren met UNEP aan de aanpak hiervan.

Vraag 6

Vindt u het zinvol in gezondheid te investeren in Afrika als tegelijkertijd de gezondheid ondermijnd wordt door dit type zendingen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 6

Het kabinet investeert in seksuele en reproductieve gezondheid (SRGR) in Afrika als onderdeel van het beleid voor sociale ontwikkeling en boekt daarmee goede resultaten. Feit dat de luchtkwaliteit in Afrika en vele andere lage- en middeninkomenslanden vaak slecht is, is geen reden om niet in SRGR te investeren. Het is wel een reden om in internationale fora, met lokale overheden en met Nederlandse bedrijven die vervuilende producten exporteren, te spreken over de relatie tussen luchtvervuiling en gezondheid en maatschappelijke verantwoordelijkheden.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat er is gedaan met de aanbevelingen in het SP-rapport «Oliewendel» uit 2013, waarin concrete maatregelen staan genoemd om het wegwerken van schadelijke (afval)stoffen in stookolie tegen te gaan?²

Antwoord 7

Bijmenging van ongewenste stoffen in stookolie heeft de aandacht van het Kabinet. De Minister van Infrastructuur en Milieu heeft 8 juli 2013 mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie per brief (Kamerstuk 33 450, nr. 4) gereageerd op het rapport «Oliewendel». Uw Kamer is vervolgens 15 januari 2015 per brief (Kamerstuk 31 409, nr. 71) bericht over de internationale aanpak om ongewenste bijmenging van schadelijke stoffen in scheepsbrandstoffen te voorkomen. Over de voortgang van deze aanpak uw Kamer geïnformeerd op 13 april 2016 (Kamerstuk 31 409, nr. 111). Ook nationaal ziet het kabinet toe op brandstofkwaliteit. Op 14 september 2016 heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) aangekondigd de controles op de bunkerbranche te verscherpen.

Toelichting:

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Van Veldhoven (D66), ingezonden 20 september 2016 (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 480)

² https://www.sp.nl/sites/default/files/130424_rapport_oliewendel.pdf