

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

3851

Vragen van de leden **Haverkort** en **Koerhuis** (VVD) aan de Staatssecretaris en Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht dat chemisch afval massaal wordt gebruikt als scheepsbrandstof* (ingezonden 8 juli 2022).

Antwoord van Staatssecretaris **Heijnen** (Infrastructuur en Waterstaat), en van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 2 augustus 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht «Chemisch afval wordt massaal gebruikt als scheepsbrandstof»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

We zijn bekend met de signalen over vermeend bijmengen van afvalstoffen in stookolie. Deze signalen nemen we serieus, om die reden heeft de Minister op 5 juli jongstleden een tweetal toezeggingen gedaan aan de Kamer met betrekking tot het bijmengen van afval in scheepsbrandstoffen. In dat kader wordt de Kamer vóór het volgende Commissiedebat Maritiem geïnformeerd over de huidige inzet en resultaten van ILT en wat daaruit te leren valt². De resultaten van deze toezegging zijn nodig om de Kamer meer inzicht te geven in onze beoordeling van deze signalen alsook verder invulling geven aan enkele van de door U gestelde vragen. In het voorjaar van 2023 zal de Minister u tevens informeren over de inzet in IMO-verband voor het tegengaan van bijmenging van giftige stoffen in stookolie³. De verdere beantwoording van deze vragen zal ingaan op bestaande regelgeving en inzet, in afwachting van de resultaten van de in uitvoering zijnde toezeggingen.

¹ Follow the Money, 4 juli 2022 (<https://www.ftm.nl/artikelen/frankenstein-olie-chemisch-afval-wordt-opgestookt-op-zee>).

² Toezegging ID 14494.

³ Toezegging ID 14490.

De eisen aan scheepsbrandstoffen zijn vastgelegd in Annex VI van het MARPOL Verdrag. Het verdrag kent bepalingen om de kwaliteit van scheepsbrandstoffen wereldwijd te harmoniseren, waaronder een algemene bepaling dat bunkerolie geen stoffen mag bevatten die het functioneren van de scheepsmotor schaden, tot extra luchtverontreiniging leiden, een gevaar opleveren voor het schip en het personeel.

In Nederland is door een aantal belanghebbende partijen een lijst opgesteld van stoffen waarvan de bijmenging in stookolie ongewenst is, met een maximaal toelaatbaar gehalte. Deze staat op de website van het Havenbedrijf Rotterdam⁴. Hiervan is ook melding gemaakt in enkele brieven aan de Tweede Kamer⁵. Als dergelijke stoffen boven die grenswaarden aanwezig zijn, is de kans groot dat er schadelijke effecten optreden, afhankelijk onder meer van andere componenten die in de betreffende partij stookolie zitten, de scheepsmotor en de operatiecondities van de motor.

De EU-wetgeving staat niet toe dat afvalstoffen voor de productie van stookolie gebruikt worden. Als men een grondstof voor stookolie als product op de markt wil brengen moet deze voorafgaand worden geregistreerd onder de EU-verordening REACH. Die registratie bevat informatie over de samenstelling en de toepassing. In een brief aan de Tweede Kamer van 21 juni jl. is (conform eerdere brieven) aangegeven dat een stof mag worden bijgemengd als deze onder de REACH-verordening is geregistreerd met als geïdentificeerd gebruik «brandstof voor professionele toepassing» of als de gebruiker dit zelf heeft gewijzigd volgens de procedure beschreven in de REACH-verordening.

Vraag 3

Hoe verklaart u de hoge financiële kosten voor het varen op stookolie als gevolg van de nieuwe milieuregels en de strengere eisen voor zwaveluitstoot?

Antwoord 3

In zogeheten «emissiebeheersgebieden», zoals de Noordzee, gelden vanaf 2015 strenge normen en mag alleen nog brandstof met een zwavelinhoud van maximaal 0,10% worden gebruikt. Ook de wereldwijde zwavelnorm is aangescherpt, sinds 1 januari 2020. Het voldoen aan de nieuwe zwaveleisen brengt kosten met zich mee, onder andere doordat schonere brandstof met minder zwavel inhoud duurder is dan hoogzwavelige brandstoffen. Beide maatregelen hebben geleid tot de inzet van relatief schonere brandstoffen in de zeescheepvaart en een vermindering van de uitstoot van zwavel en fijnstof.

Vraag 4

Wat is uw reactie op de strafrechtelijke onderzoeken van de politie en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) waarin aangetoond is dat afvalstromen op terminals in Nederland worden gemengd en als scheepsbrandstoffen worden geleverd aan zeeschepen?

Antwoord 4

De eerder genoemde toezegging van 5 juli zal ingaan op de resultaten van de acties van de ILT. Zie ook het antwoord op vraag 2.

Vraag 5

Wat is uw reactie op het RIVM-onderzoek en de recente actie van de politie en de ILT waarin dat ook is aangetoond?

Antwoord 5

Het artikel van Follow the Money zegt dat RIVM-onderzoek en een recente actie van de politie en de ILT aantonen dat in het buitenland verwerkt afval «onder een valse kwalificatie weer naar Nederland wordt gehaald, waar het opnieuw wordt gemengd tot stookolie». Het artikel geeft niet aan in welk RIVM-onderzoek een dergelijke conclusie is getrokken. Dit is ook niet duidelijk geworden uit navraag bij het RIVM. In het rapport «Chemische samenstelling

⁴ [https://www.portofrotterdam.com/nl/zeevaart/bunkereren-in-rotterdam;list-undesirable-substances-IMO-2015-11-\(EN\).pdf](https://www.portofrotterdam.com/nl/zeevaart/bunkereren-in-rotterdam;list-undesirable-substances-IMO-2015-11-(EN).pdf) (portofrotterdam.com).

⁵ Kamerstuk 31 409 nr. 71; Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar, nr. 620.

van vijftig stookoliemonsters 2017–2018» uit 2019 heeft het RIVM aangegeven dat het vaak niet duidelijk is welke stoffen in de productie van stookolie worden gebruikt en of die stoffen daarvoor zijn toegestaan. Volgens het rapport zijn in enkele van de onderzochte monsters afwijkend hoge gehalten van bepaalde stoffen gevonden die erop kunnen duiden dat de olie met ongewenste vloeistoffen is bijgemengd.⁶ De eerder genoemde toezegging van 5 juli zal verder ingaan op de resultaten van de acties van de ILT.

Vraag 6

Hoe gaat u ervoor zorgen dat het minder financieel aantrekkelijk wordt om afvalstoffen bij te mengen?

Antwoord 6

De ILT houdt in haar toezicht en handhaving rekening met financieel voordeel van niet-naleving, dit zal bij nakoming van de openstaande toezegging van 5 juli verder worden toegelicht.

Vraag 7

Wat is uw reactie op de signalen van de toezichthouders dat de regelgeving voor afvalstoffen die in stookolie mogen voorkomen ingewikkeld zijn, waardoor toezichthouders en handhavers veel tijd en moeite moeten besteden aan de regels in plaats van aan opsporing?

Antwoord 7

Zoals eerder benoemd zult u later dit jaar geïnformeerd worden over de huidige inzet en resultaten van toezicht op het vermeend bijmengen van afval in stookolie, en wat daaruit te leren valt. Daarbij zal ook worden ingegaan op de in vraag 8 genoemde signalen.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de regelgeving voor afvalstoffen die in stookolie mogen voorkomen eenvoudiger moet worden? Zo ja, hoe gaat u hiervoor zorgen?

Antwoord 8

Zie antwoord 7.

Vraag 9

Klopt de constatering van Follow the Money (FTM) dat er geen uitgebreide lijst bestaat waarop staat welke stoffen in welke hoeveelheden in de stookolie mogen zitten? Zo ja, hoe gaat u ervoor zorgen dat deze lijst er komt?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 2.

Vraag 10

Klopt de constatering van FTM dat, voordat de afvalstoffen in stookolie terechtkomen, de afvalstoffen worden getransporteerd naar een afvalverwerker in het buitenland en onder een valse kwalificatie weer naar Nederland worden gehaald? Zo ja, hoe gaat u ervoor zorgen dat deze illegale weg wordt aangepakt in Nederland, in de EU en aan de randen van de EU?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 2 en vraag 6.

Vraag 11

Deelt u de mening van de VVD dat er een Europese definitie moet komen van wat precies afval is, zodat de afvalstoffen niet onder een valse kwalificatie weer naar Nederland worden gehaald en de toezichthouders eenvoudiger toezicht op de stookolie kunnen houden?

⁶ RIVM Briefrapport 2018–0097.

Antwoord 11

Er is al een Europese definitie van afval, vastgelegd in de Kaderrichtlijn afvalstoffen en geïmplementeerd in de Wet milieubeheer. Het toezicht op de juiste productie van stookolie is niet geholpen met de aanpassing hiervan. In aanvulling op deze Europese definitie zijn er ook artikelen die voorwaarden geven voor de status «einde afval» en de status «bijproduct». Daarnaast is er regelgeving die randvoorwaarden stelt aan het op de markt brengen en gebruik van stookolie zoals de REACH en POP-verordeningen, het Besluit organisch-halogeengehalte van brandstoffen en de Regeling bepalingsmethoden organisch-halogeengehalte van brandstoffen. In de eerder genoemde toezegging zal u geïnformeerd worden over de resultaten van de huidige handhavingspraktijk.

Vraag 12

Wat is uw reactie op de signalen van de scheepvaartsector dat het financieel aantrekkelijk is om afvalstoffen illegaal bij te mengen, omdat grote verdiensten worden gemaakt en boetes of vervolgingen ingecalculeerd worden en snel worden terugverdiend?

Antwoord 12

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 13

Bent u ook van mening dat er meer onderzoek moet komen naar verschillende samenstellingen van stookolie om milieueffecten van zowel stookolie als bijgemengde afvalstoffen te kunnen meten?

Antwoord 13

Het RIVM heeft in het in het antwoord op vraag 6 genoemde rapport geconcludeerd dat het bepalen van milieueffecten van specifieke in stookolie bijgemengde stoffen niet goed mogelijk is. Hier zal de eerdergenoemde toezegging verder op in gaan.

Vraag 14

Kunt u uiteenzetten hoe u het recyclen van afvalstoffen gaat stimuleren en tegelijkertijd gaat zorgen voor goede toezicht en handhaving van zowel stookolie als bijgemengde afvalstoffen?

Antwoord 14

Het in brandstoffen bijmengen van materialen die eerst afvalstoffen waren is geen recycling. In de definitie van recycling, zoals opgenomen in de Kaderrichtlijn afvalstoffen en de Wet milieubeheer, wordt inzet als brandstof uitgesloten van recycling. Het beleid om recycling te stimuleren is uitgewerkt in onder andere het Landelijk Afvalbeheerplan en andere plannen om de circulaire economie te stimuleren. Hierbij staat voorop dat recycling van afvalstoffen, maar ook andere wijze van toepassen van afvalstoffen, niet schadelijk mag zijn voor mens en milieu. Bij inzet van voormalig afvalstoffen als (grondstof voor) brandstof moet, net zoals voor reguliere brandstoffen, worden voldaan aan de geldende eisen zoals vastgelegd in het Besluit organische halogenen brandstoffen (Bohb). Het Bohb regelt bijvoorbeeld de maximale concentraties van PCB's en halogenen in brandstoffen binnen Nederland. De inzet op het gebied van toezicht en handhaving zal worden toegelicht in de eerdergenoemde toezegging.