

Vergaderjaar 2022–2023

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 374

BRIEF VAN DE MINISTER EN STAATSSECRETARIS VAN INFRA-STRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 december 2022

In het commissiedebat van 5 juli 2022 (Kamerstuk 31 409, nr. 355) is ten aanzien van de gestelde vragen over het vermeend bijmengen van afvalstoffen in stookolie (door Kamerleden Van Raan (PvdD en Kröger (GL)) toegezegd dat samen met de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zou worden nagegaan wat de huidige handhavingspraktijk is en wat daaruit te leren valt. Deze brief bevat de resultaten van het ILT-onderzoek naar de huidige handhavingspraktijk en de geplande vervolgstappen.

Resultaten ILT onderzoek

Vanaf 2017 voerde de ILT minstens 37 onderzoeken uit die op toevoegingen aan stookolie gericht waren. Dit gebeurde mede op basis van de voor het rapport «Scheepsbrandstoffen in Nederland: Autobrandstoffen voor West-Afrika»¹ uit 2018 verzamelde informatie. Stookolie wordt gemaakt door menging van meerdere componenten. Bij het opvragen van informatie over de herkomst van componenten en hun registratie onder de REACH-verordening blijkt de REACH-registratie vaak in orde. De ILT zet daarom niet intensief op de controle van REACH-registraties in.

In een kwart van de gevallen gaf het onderzoek aanleiding tot een vervolgonderzoek of loopt het onderzoek nog (en is de uitkomst dus nog onbekend). In enkele gevallen is het dossier overgedragen aan het OM voor strafrechtelijke handhaving, of werkten de ILT en het OM samen. Onderzoek leidt meestal niet naar bewijsbare milieuovertredingen binnen Nederland.

¹ <https://www.ilent.nl/documenten/rapporten/2018/07/04/onderzoeken-van-de-ilt-stookolie-voor-zeeschepen-en-autobrandstoffen-voor-west-afrika>.

Jaar	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2017–2022
Onderzoeken door ILT	19	3	2	3	3	7	37
Waarvan (vervolg) onderzoek door ILT loopt	1	–	–	–	2	7	10
Waarvan overgedragen aan OM / strafrechtelijke handhaving	2	1	–	1	1	1	6

De ILT werkt informatie-gestuurd en risicogericht en zet in op waar handelen het meeste effect heeft. Maatschappelijke signalen zoals het recente FTM-artikel² weegt de ILT altijd mee. ILT-inzet op stookolie was na 2018 beperkt, omdat het te verwachten maatschappelijk effect laag was.

De bestaande kwaliteitseisen voor stookolie laten ruimte voor de aanwezigheid van diverse stoffen die, wanneer ze in grote mate aanwezig zijn, de schadelijkheid van de uitstoot van schepen die op de stookolie varen kunnen verhogen. Maar omdat dit van allerlei factoren afhankelijk is (andere bijgemengde componenten, type scheepsmotor, functioneren van de motor, etc.), is het lastig en vooralsnog maar beperkt mogelijk om specifieke schadelijke stoffen aan te wijzen en er normen voor te stellen. Het handelingsperspectief van de ILT is op dit moment beperkt. Er zijn normen voor zwavel en de ILT houdt hier toezicht op. Het komend jaar wordt bezien hoe het handelingsperspectief voor de ILT verder verruimd kan worden.

Vervolgstappen

Hoewel het bijmengen van afvalstoffen in scheepsbrandstof vooralsnog moeilijk aantoonbaar blijkt, neem ik de signalen hierover serieus. Daarom zullen op dit onderwerp vervolgstappen genomen worden.

De ILT gaat de risico's rondom stookolie beter in kaart brengen. De uitkomsten vormen voor de ILT de basis voor de toezichtvisie voor dit dossier. Een verandering in het risicobeeld kan leiden tot een her-prioritering van dit dossier. Voor het volgende Commissiedebat Maritieme Zaken in 2023 wordt een stand van zaken betreffende de risicoanalyse met uw Kamer gedeeld.

Ook wordt verkend welke impact de introductie van aanvullende kwalitatieve controles kan hebben op de brandstofkwaliteit en bijbehorende milieueffecten bij uitstoot door scheepvaart. Hierbij wordt ook gekeken naar de mogelijke inzet van bunkerlicentiesystemen en wat er te leren valt van de aanpak door andere Europese landen. De resultaten van deze verkenning worden meegenomen in de brief die is toegezegd over de inzet in IMO-verband voor het tegengaan van bijmenging van giftige stoffen in stookolie. Tevens blijft het kabinet zich inzetten, in zowel in EU- als IMO-verband, voor de transitie naar duurzamere brandstoffen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

² <https://www.ftm.nl/artikelen/frankensteen-olie-chemisch-afval-wordt-opgestookt-op-zee>.