

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

480

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *het rapport Dirty Diesel* (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

Bent u bekend met het rapport «Dirty Diesel» van Public Eye en daaropvolgende berichtgeving in de media?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Vindt u het zeer zorgelijk dat 90 procent van de naar West-Afrika geëxporteerde diesel vanuit Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen meer dan 100 keer zoveel sulfaat bevat als de Europese standaard?

Antwoord 2

Ja. In Europa wordt al jaren ingezet op het verminderen van zwavel in brandstof. Tot januari 1996 mocht brandstof in Europa nog 2000 ppm zwavel bevatten (200 keer de huidige norm van 10 ppm, die sinds 2009 geldt). Het kabinet zou graag zien dat de standaard ook in andere landen spoedig omlaag wordt bijgesteld. 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. Ook Mali, Togo en Benin hebben aangegeven geïnteresseerd te zijn om zo snel mogelijk over te stappen op brandstoffen met een laag zwavelgehalte.

¹ https://www.publiceye.ch/fileadmin/files/documents/Rohstoffe/DirtyDiesel/PublicEye2016_DirtyDiesel_A-Public-Eye-Investigation.pdf en 2) <http://www.trouw.nl/tr/nl/39681/nbsp/article/detail/4379228/2016/09/19/Giftige-olie-vanuit-haven-Rotterdam-naar-Afrika.dhtml>.

Vraag 3 en 4

Beschouwt u het blootstellen van mensen aan de uitlaatgassen van dergelijke brandstoffen als een schending van hun mensenrechten, in het specifiek het recht op een gezonde leefomgeving? Zo ja, in hoeverre acht u Nederland hier als doorvoerhaven «medeplichtig» aan? Zo nee, waarom niet?

Acht u deze praktijken in lijn met internationale standaarden voor maatschappelijk verantwoord ondernemen? Zo ja, echt?

Antwoord 3 en 4

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 is niet de aangewezen entiteit om te oordelen of lokale brandstofwetgeving in strijd is met de mensenrechten. Het voert te ver om staten van waaruit potentieel schadelijke, doch niet verboden, stoffen zijn ingevoerd verantwoordelijk te stellen voor medeplichtigheid aan mensenrechtenschendingen.

Volgens de UNGP's rust er een verantwoordelijkheid op bedrijven om mensenrechten te respecteren, ook als de overheid ter plaatse niet aan haar internationale mensenrechtenverplichtingen voldoet. Zoals vastgelegd in het Nationaal Actieplan Bedrijfsleven en Mensenrechten verwacht het kabinet dat Nederlandse bedrijven in het buitenland dezelfde mensenrechtennormen hanteren als in Nederland. Het kabinet gaat dan ook met de bedrijven in kwestie in gesprek over hun verantwoordelijkheden en de wijze waarop zij hier momenteel invulling aan geven.

Het kabinet heeft met de olie- en gasector al in een eerder stadium gesproken over maatschappelijk verantwoord ondernemen (MVO) en een vrijwillig IMVO-convenant. Daarvoor bleek bij de sector weinig draagvlak. De sector is van mening dat de OESO-richtlijnen al voldoende geïnternaliseerd zijn. Er zijn echter ook andere signalen, zoals onder andere verwoord in het rapport «Dirty Diesel». Daarom heeft het kabinet het Nationaal Contactpunt voor de OESO-richtlijnen (NCP) verzocht onderzoek te doen naar de mate waarin de Nederlandse olie- en gasector de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen implementeert. Deze onderhavige thematiek zal worden betrokken bij het onderzoek van het NCP. Dit onderzoek dient als basis voor verdere gesprekken met bedrijven uit de sector en is naar verwachting voorjaar 2017 afgerond.

De rijksoverheid zal deze casus inbrengen in het werkprogramma zeehavens, dat is gesloten tussen de ministeries van Infrastructuur en Milieu en Economische Zaken, havenbeheerders en zeehavenbedrijfsleven. Hierbij zal aangesloten worden bij een lopende actie die ingaat op de rol die zeehavenbeheerders kunnen spelen met betrekking tot ketenverantwoordelijkheid rondom ladingstromen. Hierbij moet bedacht worden dat havenbeheerders geen eigenaar zijn van lading. Dit legt beperkingen op aan het handelingsperspectief van havenbeheerders. Wel kunnen havenbeheerders bijvoorbeeld agenderen, faciliteren, partijen bij elkaar brengen en een bemiddelende rol spelen.

Vraag 5

Heeft de Nederlandse overheid banden met volgens het «Dirty Diesel»-rapport vervuilde diesel exporterende bedrijven als Vitol en Trafigura? Indien dat zo is, welke conclusies over voortzetting van die banden trekt u uit het onderzoeksrapport?

Antwoord 5

Van banden in de zin van financiële ondersteuning is geen sprake. De Nederlandse overheid heeft in het verleden wel contact gehad met beide bedrijven en/of dochterondernemingen. Die contacten vonden plaats in het kader van gebruikelijke ondersteuning van het Nederlands bedrijfsleven. Nu deze problematiek bekend is bij de regering, zal deze worden opgebracht wanneer er weer contacten met deze bedrijven zijn.

Vraag 6 en 7

Wat is de laatste stand van zaken rondom het voorgenomen convenant voor internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen (IMVO) in de de olie- en gasector?

Nemen de in het Dirty Diesel-rapport genoemde bedrijven die via Nederland exporteren deel aan dit proces? Zo ja, met welke inzet? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7

Het kabinet verwacht van Nederlandse bedrijven die internationaal ondernemen, dat zij de OESO-richtlijnen en de UNGP's naleven. Het IMVO-convenantenbeleid is bedoeld om dit te stimuleren. De olie- en gasector in Nederland ziet als aangegeven geen aanleiding om een vrijwillig IMVO-convenant op te stellen. Het kabinet heeft daarop het NCP gevraagd onderzoek te doen naar de Nederlandse olie- en gasector en de mate waarin deze de OESO-richtlijnen implementeert. De problematiek zoals geschetst in het Dirty Diesel-rapport wordt betrokken bij het onderzoek. Dit onderzoek is naar verwachting voorjaar 2017 afgerond.

Vraag 8

Zijn er reeds wettelijke instrumenten om de productie en/of export van deze vuile diesel tegen te houden? Zo ja, waarom lijkt daar geen gebruik van gemaakt te worden?

Antwoord 8

Een eerste scan van bestaande wet- en regelgeving wijst erop dat er geen wettelijke instrumenten zijn om de productie en/of export van diesel met een hoog zwavelgehalte tegen te houden. 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.

Vraag 9

Maakt het voor de beantwoording van bovenstaande vraag uit dat de in het rapport genoemde bedrijven in Zwitserland in plaats van de Europese Unie gesitueerd zijn?

Antwoord 9

Nee, want het betreft export uit Belgische en Nederlandse havens. Daarom is daarop de EU- en nationale regelgeving van toepassing.

Vraag 10 en 11

Heeft u gesprekken gehad met de regeringen van betreffende landen over de giftige stoffen waaraan zij hun bevolking blootstellen? Zo ja, wat was hun reactie? Zo nee, wanneer gaat u dat doen?

Is Nederlandse hulp aangeboden in de vorm van technische kennis om de diesel op te schonen of bijstand te verlenen aan de overheid om milieuwetgeving op te stellen en deze te handhaven? Wat was daarop de reactie?

Antwoord 10 en 11

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 klimaateffect, 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.