

2018Z14140

Vragen van het lid **Kröger** (GroenLinks) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bijmengen van afvalstoffen aan brandstoffen en het ILT-rapport «Stookolie voor zeeschepen – Autobrandstoffen voor West-Afrika»* (ingezonden 16 juli 2018).

Vraag 1

Kunt u inschatten, nu uit onderzoek van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en Public eye blijkt dat het bijmengen van schadelijke stoffen aan brandstoffen voor de export een redelijk normale gang van zaken is, om welke hoeveelheden het gaat en wat de gevolgen voor de volksgezondheid van de getroffen West-Afrikaanse landen zijn?¹

Vraag 2

Zijn er geen wetten en regels die verbieden dat onze export elders de volksgezondheid in gevaar brengt, ook al hebben de importerende landen andere of geen regels hieromtrent?

Vraag 3

Waarom duurt het zo lang tot er wordt overgegaan tot actie, aangezien de Kamer reeds sinds de jaren «90 aandacht vraagt voor het bijmengen van afval aan bunkerolie, er in 2013 moties over zijn aangenomen en het gezien uw brief bekend is dat het merendeel van de door de ILT gecontroleerde bedrijven zich niet aan de REACH verordening houdt?

Vraag 4

Waarom worden er nu pas monsters van brandstoffen genomen?

Vraag 5

Wat zijn de consequenties voor bedrijven die zich niet aan de regels houden? Hoeveel zaken zijn overgedragen aan het Openbaar Ministerie (OM)? Hoeveel strafrechtelijke veroordelingen zijn recent uitgesproken met betrekking tot deze zaken?

¹ Kamerstuk 31 409, nr. 197

Vraag 6

Waarom wordt er nu past gestart met de afstemming tussen ILT, OM en Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD)? Is dat niet de normale gang van zaken bij overtredingen die de ILT constateert?

Vraag 7

Waarom wordt er nu pas gestart met «overlegtrajecten» met de betrokken brancheorganisaties om ervoor te zorgen dat zij zich aan de wet houden? Is het niet een beetje naïef om enerzijds te veronderstellen dat men de regels onvoldoende kent en zich onvoldoende bewust is van de noodzaak en anderzijds te constateren dat zaken bewust buiten de boeken worden gehouden?

Vraag 8

Waarom zou er sprake moeten zijn van een «gelijk speelveld» bij de handhaving van deze sector? Moet de wet niet gewoon in alle gevallen naar letter en geest worden gehandhaafd? Ook als andere landen daar lakser in zijn? Heeft Nederland, als land met de grootste bunkerhaven en de grootste benzinehaven, niet juist een extra grote verantwoordelijkheid? Is het niet beter dat een industrie die niet veilig en schoon kan of wil werken gewoon verdwijnt? En als dat «gelijk speelveld» dan zo van belang is wat gaat u dan heel concreet doen om vooral België, in Antwerpen, eenzelfde handhavingsaanpak als de ILT te laten uitvoeren waar ook veel benzine en diesel voor West Afrika wordt geblend, en veel producenten van blendstocks voorbrandstoffen gevestigd zijn zoals olieraffinage een chemische industrie?

Vraag 9

Sluit de «Basel Convention on the Control of Transboundary Movements of Hazardous Wastes and Their Disposal», die Nederland heeft ondertekend en waarin staat dat «clear agreements have been made on the international trade in, and safe processing of, hazardous (chemical) waste. The signatory countries oblige themselves to restrict the international trade in hazardous waste as much as possible, to process hazardous waste as close as possible to the place where it is created and to limit hazardous waste as much as possible.» het blenden van schadelijke chemische stoffen met benzine en diesel niet gewoon uit?

Vraag 10

Kunt u de bepaling: «The convention determines that pesticides and other hazardous chemicals be prohibited in their own country and may not be exported to other (developing) countries.» uit de «Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade» uit 1998 duiden, in relatie tot het bijmengen van afval aan brandstoffen voor Afrika? Sluit dit verdrag het blenden van schadelijke chemische stoffen met benzine en diesel niet gewoon uit? Ook als deze blends in delen van Afrika niet illegaal zijn?

Vraag 11

Komt het voor dat een blendstock die volgens de REACH-registratie vanwege gevaar voor mens en milieu niet geschikt is voor brandstof wel in een brandstof voor West-Afrika wordt gemengd? Vindt u dat dat moet kunnen? Wat is de reikwijdte van REACH? In hoeverre zijn de REACH-richtlijnen ook van toepassing op alle productie en export naar landen buiten Europa? En hoe verhoudt dat zich tot de uitspraak van de directeur van United Nations Environment Programme (UNEP) op het onderzoek van ILT: «The shipping of dirty fuels to West Africa has been nothing short of an environmental and public health scandal. The notion that some parts of the world don't deserve the same kind of health protection as others is simply shocking,» Head of UN Environment Erik Solheim said. «The industry players also have a critical role in raising the bar. Substandard products should not be sold even if they meet national standards.»?

Vraag 12

Is het voor de betekenis en het doel van REACH niet van groot belang dat ook de risico's van emissies bij verbranding in de beoordeling wordt meegenomen, en dat bij de REACH registratie van stoffen die onder REACH

brandstofcomponent als gebruik hebben duidelijk is wat de gevolgen zijn als deze wordt geblend in benzine of diesel? Wat gaat u eraan doen om er voor te zorgen dat de sector als registranten van stoffen onder REACH zo snel mogelijk bij de blootstellingsscenario van stoffen rekening gaat houden met de emissies bij verbranding?

Vraag 13

In hoeverre staat de export van benzine en diesel, die onder de normen ligt die in Europa gelden voor benzine en diesel, haaks op de doelstellingen van de conventie van Bamako? Is hierover contact geweest met de Afrikaanse landen waar deze diesel en benzine aan verhandeld wordt?

Vraag 14

Waarom mag Mangaan (methylcyclopentadien-mangaan-tricarbonyl) volgens de richtlijn 2009/30/E niet worden toegevoegd aan Europese benzine, maar wel toegevoegd aan benzine die naar Afrikaanse landen wordt geëxporteerd? Wat zijn de risico's hiervan? Is het toegestaan deze stof bij te mengen in diesel en benzine voor de Afrikaanse markt, terwijl deze stof in Europa niet aan brandstoffen toegevoegd mag worden? Zou de REACH-registratie niet gebruikt moeten worden om de gezondheid van alle mensen te beschermen?

Vraag 15

Is de productie en export van vervuilde brandstoffen en brandstoffen die bij gebruik tot excessieve luchtvervuiling en gezondheidsrisico's leiden, geen overtreding van de algemene zorgplicht (Wet milieubeheer)?