

Vergaderjaar 2011–2012

**30 872**

## **Landelijk afvalbeheerplan**

**Nr. 111**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juni 2012

In het Algemeen Overleg met de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu op 27 maart 2012 is gesproken over het bijmengen van stookolie. Het lid Van Veldhoven (D66) heeft mij gevraagd de Kamer te informeren over de handhaving van de aanpak van het bijmengen van chemische stoffen in stookolie (Kamerstuk 30 872, nr. 105).

Bij de regeling van werkzaamheden op 27 maart 2012 heeft het lid Jansen (SP) (Handelingen II 2011/12, nr. 68, item 9, blz. 17–20) aan de minister van Veiligheid en Justitie en aan mij gevraagd om in een brief aan uw Kamer te reageren op de constatering van het KLPD dat het bestrijden van het illegaal bijmengen van chemisch afval in scheepsbrandstoffen buitengewoon lastig is vanwege tekortkomingen in de wetgeving. Hieronder ga ik, mede namens de minister van Veiligheid en Justitie, in op deze vragen.

In de komende jaren zullen in internationaal verband strengere zwavelnormen voor scheepsbrandstoffen van kracht worden. Deze leiden in de praktijk tot toepassing van gedistilleerde brandstoffen, die veel schoner zijn dan de thans toegepaste stookolie en waarbij minder gemakkelijk onopgemerkt gevaarlijke afvalstoffen kunnen worden bijgemengd.

Reeds heb ik toegezegd dat ik het opportuun acht om in internationaal gremia, met name in de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), mij in te spannen om op termijn de aanbevelingen van CE Delft gedaan in het rapport «Blends in Beeld», indien relevant voor de internationale regelgeving, zo veel mogelijk te implementeren.

Zoals reeds in mijn brief van 9 november 2011 is aangekondigd (Kamerstuk 30 872, nr. 80), ben ik met de betrokken partijen in gesprek over aanpassingen van enkele minimumstandaarden, zodat nuttige toepassing van bepaalde oliefracties als brandstof alleen is toegestaan binnen inrichtingen waarin toereikende emissiebeperkende maatregelen zijn getroffen.

Dat betekent dat verwerken van die oliefracties tot brandstoffen voor motoren van voer- en vaartuigen niet is toegestaan. In deze brief heb ik ook vermeld wat er naar aanleiding van het onderzoek van CE Delft naar de keten van bunkerolie in Nederland, in internationaal verband aan acties is ingezet om ondermeer de monsternamen in deze keten te intensiveren en te verbeteren.

Versterkte aanpak van milieucriminaliteit is één van de landelijke prioriteiten van de politie. In dat kader zijn in maart 2012, onder regie van het KLPD met medewerking van de ILT, weer controles uitgevoerd bij de Kreekraksluizen. Via de economische delicten probeert het KLPD voldoende aangrijpingspunten te vinden. Het huidige instrumentarium is echter onvoldoende. Het KLPD geeft aan behoefte te hebben aan een zogenaamde black list van stoffen die niet in stookolie mogen voorkomen, gekoppeld aan normen voor maximaal toelaatbare gehalten aan schadelijke componenten.

Vanaf 2011 kent ook de ILT prioriteit toe aan een integrale ketenbenadering van risicovolle afvalketens. De bunkerolieketen is één van deze ketens.

In het kader van deze ketenaanpak verricht de ILT in 2012 controles, naast de reguliere controles naar zwavelgehalte, bij bedrijven die in de keten werkzaam zijn.

In dit kader heeft de ILT het RIVM opdracht gegeven om een analysestrategie op te stellen om aanwijzingen te krijgen van ongewenste bijmengingen in scheepsbrandstoffen. Het RIVM heeft een rapport uitgebracht wat een hulpmiddel is om bijmenging aan te tonen. Het rapport maakt inzichtelijk welke stoffen er niet boven een bepaalde concentratie in bunkerolie thuis horen. Ten slotte bevat het rapport een analysestrategie in twee fasen, waarbij de eerste fase gericht is op het screenen of kritische stoffen aanwezig zijn en in fase 2 wordt dan het precieze gehalte en identiteit van de stof vastgesteld.

Hiermee kan zo efficiënt en effectief mogelijk de samenstelling van scheepsbrandstoffen bepaald worden.

De komende maanden zal ik in overleg met de ILT, het ministerie van Veiligheid en Justitie en het KLPD bekijken hoe het rapport van het RIVM kan bijdragen aan de verbetering van het instrumentarium voor de handhaving tegen illegale bijmenging van afval in stookolie en opsporing van gelieerde (zware) milieucriminaliteit. Onderzocht wordt of een black list van stoffen, gekoppeld aan normen voor maximaal toelaatbare gehalten aan gevaarlijke componenten kan worden opgesteld.

Het is overigens van belang om te vermelden dat het niet wenselijk en haalbaar is om als Nederland zelfstandig aanvullende eisen op te stellen, gelet op het internationale karakter van de bunkeroliemarkt en de mogelijke economische consequenties voor de Nederlandse bunkeroliemarkt. Alle stappen die gezet worden, moeten in internationaal verband worden gedaan en dat vraagt om veel tijd en om strategisch handelen. Om die reden ben ik ook positief over de vraag van Christen Unie Europarlementariër Van Dalen aan de Europese Commissie om actie te ondernemen om het bijmengen van schadelijke afvalstoffen in scheepsbrandstof te stoppen. Deze kwestie moet op internationaal niveau en bij voorkeur binnen de IMO aangepakt worden.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
J. J. Atsma