

AH 145

2021Z12220

Antwoord van staatssecretaris Van Weyenberg (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 september 2021)

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Laatste waarschuwing aan oliebedrijven: stop met export giftige benzine'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u het onderzoek van TNO² waarin wordt bevestigd dat Nederlandse oliebedrijven milieuvervuilende en kankerverwekkende benzine exporteren naar arme landen?

Antwoord 2

Ja.

Vraag 3

Kunt u aangeven wanneer deze constatering dat Nederlandse bedrijven giftige benzine exporteren naar arme landen eerder is vastgesteld? Sinds wanneer speelt deze casus?

Vraag 4

Kunt u aangeven of deze bedrijven op deze aantijgingen hebben gereageerd? Zo ja, hoe reageren de betrokken bedrijven op dit niet zijnde “maatschappelijk verantwoordt ondernemen”? Past deze handelswijze in hun missie, visie en/of strategie?

¹ <https://nos.nl/artikel/2386386-laatste-waarschuwing-aan-oliebedrijven-stop-met-export-giftige-benzine>

² [Petrol fuel quality and its effects on the vehicle technology and the environment | Rapport | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Vraag 5

Heeft de overheid stappen ondernomen tegen deze bedrijven of hen anderszins aangesproken op deze praktijken? Is de overheid daartoe bevoegd?

Vraag 6

Kunnen deze exporten van giftige benzine per direct worden stilgelegd tegen bepaalde dwangsommen? Zo ja, wordt dit toegepast? Zo nee, waarom niet?

Antwoorden op de vragen 3 t/m 6

Het rapport "Dirty Diesel"³ (september 2016) van de NGO Public Eye en het rapport "Stookolie voor zeeschepen - Autobrandstoffen voor West-Afrika"⁴ (juni 2018) van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bevatten vergelijkbare constatering, namelijk: autobrandstoffen met gehalten zwavel, benzeen en mangaan - die veel hoger liggen dan de Europese standaarden - worden door Nederlandse en andere Europese bedrijven geëxporteerd naar landen, vooral in Afrika, waar de normen voor deze autobrandstoffen veel minder streng zijn of ontbreken. Uit een recent TNO-rapport, opgesteld op verzoek van de ILT, "Petrol fuel quality and its effects on the vehicle technology and the environment"⁵ (december 2020), blijkt helaas dat de kwaliteit van dit soort geëxporteerde autobrandstoffen nog altijd onvoldoende is verbeterd.

De kabinetsvisie op de export van dit soort geëxporteerde autobrandstoffen is op 25 juni jl. gedeeld met uw Kamer in de aanbiedingsbrief⁶ van mijn voorganger bij bovengenoemd TNO-rapport. Hierin gaf zij een appreciatie, die ik zeer onderschrijf: "Dit moet echt anders. De zorg voor mens en milieu houdt niet op bij de grens. Er is een breed maatschappelijk draagvlak voor het principe dat producten die we vanuit Europa exporteren moeten voldoen aan Europese standaarden. Europa moet geen milieuproblemen exporteren naar andere landen. Mede daarom heb ik recent in de Milieuraad aandacht gevraagd voor de export van oude auto's naar Afrika. Ik zal, met het rapport van TNO in de hand, een soortgelijke inzet in Europees verband bepleiten rond brandstoffen die niet aan onze standaarden voldoen".

³ <https://www.publiceye.ch/de/publikationen/detail/dirty-diesel-1>

⁴ Kamerstuk 31209 nr. 197 en 31409 nr. 197

⁵ [Petrol fuel quality and its effects on the vehicle technology and the environment | Rapport | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

⁶ Kamerstuk 31209, nr. 230

Naar aanleiding van bovengenoemd TNO-rapport heeft de ILT de vanuit Nederland opererende oliemaatschappijen, raffinaderijen en handelaren op 24 juni jl. laten weten dat de export van dit soort autobrandstoffen in strijd is met de Wet milieubeheer en bedrijven oproepen om hun zorgplicht na te komen. Bedrijven zijn door de ILT verzocht om uiterlijk per 1 september aan te geven welke maatregelen zij hebben genomen en/of zullen nemen om invulling te geven aan hun zorgplicht conform artikel 9.2.1.2 van de Wet milieubeheer (de ILT-bevoegdheid volgt uit artikel 18.2b Wet milieubeheer). De ILT bestudeert thans de reacties van bedrijven en zal per geval bepalen of dit voldoende is en, indien niet, op basis van de interventiematrix uit de Landelijke Handhavingsstrategie⁷ voor de meest gepaste en effectieve interventie kiezen. Het opleggen van een last onder dwangsom is hierbij één van de interventiemogelijkheden. De ILT houdt mij op de hoogte van de voortgang en eventueel handhavend optreden. Ik zal de Kamer informeren over grote ontwikkelingen, naar verwachting nog dit (na)jaar.

Aanvullend aan de geldende wettelijke verplichtingen, verwacht het kabinet van alle Nederlandse bedrijven dat zij zowel de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen als de United Nations Guiding Principles on Business and Human Rights naleven. Het kabinet voert hierover ook een dialoog met bedrijven uit de olie- en gassector (via brancheorganisaties) met als doel dat de bedrijven IMVO-plannen (internationaal maatschappelijk verantwoord ondernemen) opstellen die recht doen aan de aandachtspunten uit het onderzoek "Compliance of the Dutch Oil and Gas Sector to the OECD Guidelines". Uw Kamer is in april 2019 per brief geïnformeerd over de stand van zaken van dit proces⁸. Er zijn sindsdien helaas nog geen IMVO-plannen afgerond die recht doen aan deze aandachtspunten. Wel is het positief dat één van de vier brancheorganisaties waarmee het kabinet in gesprek is toegezegd heeft om in de nabije toekomst plannen te presenteren, alsmede dat haar leden de OESO-richtlijnen zullen onderschrijven.

Het kabinet neemt deze ontwikkelingen mee in de vormgeving van het nieuwe IMVO-beleid. In de beleidsnota aan uw Kamer van oktober 2020 "van voorlichten tot verplichten: een nieuwe impuls voor IMVO"⁹, concludeert het kabinet dat het huidige IMVO-beleid - dat voor een belangrijk deel op vrijwilligheid berust - niet volstaat. Vervuiling houdt immers niet op bij onze grens. Het kabinet zet in op een brede gepaste zorgvuldigheidsverplichting, bij voorkeur op Europees niveau.

Vraag 7

⁷ Staatscourant 2021 nr. 21405

⁸ Kamerstuk 26485, nr. 306

⁹ Kamerstuk 26485, nr. 337

Kunt u aangeven hoeveel meer giftig en schadelijk deze brandstof is ten opzichte van de brandstof die gebruikt wordt in Europa?

Antwoord 7

In genoemd recent TNO-rapport naar de giftigheid en schadelijkheid van dit soort autobrandstoffen⁵ wordt geconcludeerd dat hogere zwavelgehalten bij het gebruik van deze brandstoffen leiden tot hogere emissies van zwaveloxiden en schadelijk sulfaathoudend fijnstof. Daarbij schaden deze in ernstige mate de goede werking van een katalysator, waardoor overige luchtverontreinigende stoffen in verhoogde mate worden geëmitteerd. Blendcomponenten met een hoog benzeengehalte of een hoge dampdruk (zoals butaan) doen de emissies nog eens verder toenemen, vooral bij oudere auto's. Samengevat concludeert TNO dat onnodig hoge gehalten van zwavel en metalen in benzine leiden tot een hogere uitstoot van voor de volksgezondheid schadelijke stoffen: zwaveloxiden, fijnstof, stikstofoxiden, koolmonoxide en koolwaterstoffen. Dit leidt vervolgens tot de vorming van secundaire deeltjes, verzuring, eutrofiëring en smog. Dit leidt tot een verhoogde kans op kanker, COPD, longontsteking, acute lagere luchtweginfecties, foetale groeivertraging en ischemische hartziekten. Zoals eerder genoemd vind ik deze situatie zeer onwenselijk.

Vraag 8

Kunt u aangeven welke juridische handvatten de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) nu ook zegt te hebben om bedrijven aan te pakken, welke eerder blijkbaar niet toereikend waren, aangezien de ILT de bedrijven al jaren waarschuwt dat ze moeten stoppen?

Antwoord 8

Uit het recente TNO-rapport¹⁰ is nog duidelijker dan voorheen naar voren gekomen wat de impact is van de export van in Nederland samengestelde autobrandstoffen, en ook dat de praktijk nog onvoldoende is veranderd. Dit rapport geeft daarmee nieuwe en extra aanleiding om de sector nadrukkelijker aan te spreken op hun zorgplicht op grond van artikel 9.2.1.2 Wet milieubeheer, en dat doet de ILT dus ook (zie verder de antwoorden op de vragen 3 t/m 6).

Vraag 9

Kunt u bevestigen dat de juridische grond waarop de ILT zich beroept (een onderdeel uit de Nederlandse Wet Milieubeheer) er nu wel is?

Antwoord 9

Zie antwoorden op de vragen 3 t/m 6.

Vraag 10

Kunt u aangeven in welke landen deze giftige benzine is geleverd?

Antwoord 10

Van veel vrachten met dit soort brandstoffen kon de ILT niet precies achterhalen aan welke landen deze (uiteindelijk) zijn geleverd, omdat de vrachten doorgaans worden overgeladen op kleinere tankers richting eindbestemmingen. Voor zover de ILT eindbestemmingen heeft kunnen afleiden aan de benaming, documenten en scheepsbewegingen, zijn deze autobrandstoffen in ieder geval geleverd aan Senegal, Guinea, Sierra Leone, Ghana, Benin en Nigeria.

Vraag 11

Betreft dat ook landen in de focusregio's van het beleid voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking? Zo ja, hoe verhoudt zich dat tot ontwikkelingsdoelen die wij onszelf hebben gesteld?

Antwoord 11

¹⁰ [Petrol fuel quality and its effects on the vehicle technology and the environment | Rapport | Inspectie Leefomgeving en Transport \(ILT\) \(ilent.nl\)](#)

Van de hiervoor genoemde West-Afrikaanse landen vallen Nigeria en Senegal binnen de focusregio Sahel. In alle gevallen gaat het om praktijken aan Nederlandse/Europese zijde die niet in overeenstemming zijn met de door de VN vastgestelde duurzame ontwikkelingsdoelen voor 2030 (de SDG's), in het bijzonder SDG 3 (goede gezondheid en welzijn), SDG 7 (betaalbare en duurzame energie) en SDG 13 (klimaatactie).

Vraag 12

Kunt u aangeven welke vormen van procedures de bedrijven hebben om een eventuele claim van ILT aan te vechten?

Antwoord 12

Als de ILT besluit een last onder dwangsom op grond van de Wet milieubeheer aan te zeggen, dan is dit een bestuursrechtelijke sanctie waartegen een bedrijf bezwaar en beroep kan aantekenen. Spoedshalve kan een bedrijf ook een aanvraag voor een voorlopige voorziening indienen bij de rechter.

Vraag 13

Kunt u aangeven of het ook andere Europese bedrijven betreft?

Antwoord 13

De ILT houdt toezicht binnen Nederland en heeft geen zicht op buiten Nederland opererende bedrijven. Desalniettemin is duidelijk dat dit soort brandstoffen ook vanuit andere landen wordt geëxporteerd en om die reden heeft de ILT onder meer de toezichthouder in Antwerpen geïnformeerd over de constatering in het recente TNO-rapport.

Vraag 14

Kunt u aangeven in hoeverre deze casus ook betrekking heeft op Europese wet- en regelgeving?

Vraag 15

Is de Europese Commissie hier van op de hoogte en gerechtigd stappen te ondernemen tegen deze bedrijven?

Antwoord op de vragen 14 en 15

Bestaande Europese regelgeving, in het bijzonder de richtlijn inzake de kwaliteit van benzine en dieselbrandstof (98/70/EG), bevat onder meer milieutechnische eisen voor diesel, benzine en scheepsbrandstoffen. Deze regels zien op het in de handel brengen van deze producten binnen en tussen EU-lidstaten. Uw vragen gaan echter over export naar niet-EU landen en daarop heeft deze richtlijn geen betrekking (en dus heeft de Europese Commissie ter zake ook geen formele rol).

Zoals aangegeven aan uw Kamer⁶ zet ik mij Europees en mondiaal op verschillende manieren in op dit onderwerp vanwege de winst die geboekt kan worden voor luchtkwaliteit, gezondheid, veiligheid en klimaat.

Vraag 16

Kunt u aangeven in hoeverre bedrijven van buiten Europa eveneens voor de binnenmarkt afgekeurde brandstof dumpen in armere landen?

Antwoord 16

Daar is geen zicht op, maar in dit verband is het wel goed om de inzet van het United Nations Environment Programme (UNEP) te noemen om te komen tot

adequate brandstof- en voertuignormen (zie ook de antwoorden op de volgende vragen).

Vraag 17

Wijken betreffende milieuregels ook af in middeninkomens- of westerse landen?

Vraag 18

Kunt u nagaan of de landen waar de brandstof is gedumpt hier bezwaar tegen hebben aangetekend?

Vraag 19

Zijn de ontvangende landen geïnformeerd door Nederlandse autoriteiten over de export van vervuilde brandstoffen? Zo ja, wat zijn de reacties? Zo nee, waarom niet?

Vraag 20

Wat wordt er aan gedaan en welke gesprekken zijn er gaande om ook andere landen in de wereld er toe aan te zetten om alleen “schone” brandstof toe te laten?

Antwoord op de vragen 17 t/m 20:

Zoals genoemd in het antwoord op vraag 10, kon de ILT voor veel vrachten niet achterhalen wat de eindbestemming was, en waar dat wel mogelijk was ging het om West-Afrikaanse landen waar geen strenge brandstofstandaarden worden gehanteerd. Het is in deze context goed te noemen dat een aanzienlijke verhoging van de brandstofstandaarden door de importerende landen zelf ook een effectieve maatregel is om deze export te stoppen. De Verenigde Naties, specifiek UNEP, zet zich mondiaal in om te komen tot adequate brandstof- en voertuignormen. In dat kader is het zeer positief dat 15 West-Afrikaanse landen, verenigd in de Economic Community of West African States (ECOWAS), vorig jaar gezamenlijk hebben besloten tot onder meer veel strengere brandstof- en uitstootnormen.

Nederland draagt meerjarig, financieel bij aan de hierboven beschreven inzet van UNEP. Tevens deelt de ILT al haar rapporten over deze problematiek publiekelijk en is over de conclusies nauw contact met UNEP om via deze VN-organisatie een zo breed mogelijke groep van landen te bereiken. Tevens zijn werkbezoeken van Afrikaanse havenautoriteiten aangegrepen om informatie te delen¹¹. Daarnaast is

¹¹ <https://www.ilent.nl/actueel/nieuws/2019/03/27/europees-afrikaanse-aanpak-nodig-voor-duurzame-afvalverwerking-afrikaanse-havens>

Nederland met de Wereldbank, het World Resources Institute en VN-organisaties recent de “Transport Decarbonisation Investment series” gestart ter bevordering van gecoördineerde (beleids)acties van zowel regeringen, bedrijven als financiële instellingen ten behoeve van het decarboniseren van de mondiale transportsector. In dit kader zal er ook aandacht zijn voor de verbetering van brandstofnormen en importstandaarden van gebruikte auto’s. De komende periode zal Nederland zich tevens inzetten voor specifieke aanbevelingen op dit onderwerp in het kader van de klimaatconferentie in Glasgow in november dit jaar (COP26) en op agendering tijdens de tweejaarlijkse mondiale vergadering van de milieuministers bij UNEP in februari 2022¹².

Vraag 21

Wat vindt u een redelijke reactie van de bedrijven op deze aantijgingen?

Antwoord 22

Zie antwoorden op de vragen 3 t/m 6.

¹² Kamerstuk 31209, nr. 230