

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

482

Vragen van het lid **Cegerek** (PvdA) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister voor Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking over *het bericht dat internationale brandstofbedrijven op grote schaal giftige brandstof via Nederlandse havens naar Afrika exporteren* (ingezonden 22 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

Heeft u kennisgenomen van de publicatie van Nos.nl op 19 september 2016 over giftige brandstof die via Nederlandse havens naar Afrika wordt geëxporteerd?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Naar welke gebieden in Afrika wordt de olie geëxporteerd? Kunt u – al dan niet bij benadering – per gebied aangeven hoeveel olie er wordt geëxporteerd?

Antwoord 2

Nederland exporteerde in 2015 112 miljoen ton olie. Hiervan was 85 miljoen ton uitvoer (dus productie door raffinaderijen en petrochemie en menging door groothandelaren) en 27 miljoen ton doorvoer. Van de 112 miljoen ton geëxporteerde olie ging 12 procent (13 miljoen ton) naar Afrikaanse landen. In 2015 werd er 7 miljoen ton motorbenzine ongelood geëxporteerd naar Algerije, Ghana, Guinee, Kenia, Marokko, Nigeria, Togo en Zuid-Afrika (van 21 miljoen ton totaal). Er werd dat jaar 3 miljoen ton gas- en lichte stookolie geëxporteerd naar Egypte, Ghana, Guinee, Marokko, Mauritanië, Nigeria, Senegal en Togo (van 14 miljoen ton totaal). Daarnaast werd 2 miljoen ton stookolie met zwavelgehalte boven 1% geëxporteerd naar Kaapverdië,

¹ Nos.nl, 19 september 2016, (<http://nos.nl/artikel/2133147-giftige-brandstof-via-nederlandse-havens-naar-afrika.html>)

Marokko, Senegal en Togo (van 30 miljoen ton wereldwijd). Tenslotte werd 3 miljoen ton nafta's geëxporteerd aan Togo en Zuid-Afrika (van 10 miljoen ton totaal).²

Vraag 3

Is het waar dat in de betreffende steden in Afrika de luchtvervuiling extreem toeneemt? Zo ja, hoe beoordeelt u in dat licht de rol van deze bedrijven?

Antwoord 3

Luchtvervuiling is het meest extreem in stedelijke gebieden in lage- en middeninkomenslanden in de WHO-regio's Zuid-Oost Azië en Oostelijke Middellandse Zee. Data uit de Afrikaanse regio zijn schaars, maar waar beschikbaar wijzen deze op bovengemiddelde luchtvervuiling. Er liggen diverse oorzaken aan de stedelijke luchtvervuiling ten grondslag.

Vraag 4, 5 en 7

Welke stappen heeft u – in Nederlands, Europees dan wel VN-verband – inmiddels ondernomen om deze ernstige transporten en bijmenging te voorkomen? Welke stappen overweegt u op korte termijn nog te nemen en welke rol spelen volgens u de overheden van de getroffen Afrikaanse landen daarbij?

Is het waar dat deze bedrijven niet in strijd met Nederlandse wet- en regelgeving handelen? Zo ja, deelt u de mening dat dit onwenselijk is en bent u bereid de Nederlandse wet- en regelgeving op dit terrein te herzien?

Is het waar dat deze bedrijven niet in strijd met internationale wet- en regelgeving handelen? Zo ja, deelt u de opvatting dat deze wet- en regelgeving dient te worden aangepast ten behoeve van armere landen die daar nu de dupe van worden? Welke stappen gaat u hiertoe zetten?

Antwoord 4, 5 en 7

Op dit moment heeft het kabinet geen aanwijzingen dat in strijd met het huidige kader van wet- en regelgeving wordt gehandeld. 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. Het kabinet zal onderzoeken of bij toekomstige herzieningen van richtlijnen voor brandstoffenkwaliteit kan worden ingezet op aanpassing van Europese wet- en regelgeving.

Het kabinet verwacht van Nederlandse bedrijven die internationaal ondernemen dat zij de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen en de *UN Guiding Principles on Business and Human Rights* (UNGPs) naleven. Het kabinet heeft met de olie- en gassector 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 gassector 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 handelingsper-

² Voor de beantwoording van deze vraag is gebruik gemaakt van CBS Statline.

spectief van havenbeheerders. Wel kunnen havenbeheerders bijvoorbeeld agenderen, faciliteren, partijen bij elkaar brengen en een bemiddelende rol spelen.

Staten hebben volgens de UNGP's de plicht de rechten van hun burgers, inclusief het recht op gezondheid, te beschermen. Het kabinet vindt het daarom belangrijk om andere landen zelf te stimuleren goede wet- en regelgeving aan te nemen. Dit voorkomt dat de bereiding van deze brandstoffen anders eenvoudigweg zal verschuiven van Nederland en Europa naar andere landen, wat geen oplossing biedt voor deze internationale problematiek. Bovendien vergroot een mondiale aanpak de bewustwording in alle delen van de wereld die lage brandstofnormen hanteren; niet alleen in Afrika, maar ook in Azië en Latijns-Amerika blijven de brandstofnormen flink achter. 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.

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.

Vraag 6

Klopt het dat de in het artikel genoemde bedrijven de hele keten bezitten? Zo ja, deelt u de opvatting dat hun verantwoordelijkheid om verantwoord te handelen daardoor des te zwaarder weegt? Welke maatregelen gaat u nemen om dergelijke praktijken in de toekomst te voorkomen en deze bedrijven de internationale richtlijnen voor verantwoord ondernemen na te laten leven?

Antwoord 6

In sommige gevallen zijn verschillende delen van de keten in het bezit van een onderneming. Conform de OESO-richtlijnen voor multinationale ondernemingen zijn de verantwoordelijkheden van bedrijven groter wanneer zij direct invloed hebben op risico's (bijvoorbeeld in een eigen productiefaciliteit), dan wanneer zij enkel gelieerd zijn aan risico's (zoals in een leverancier-afnemer relatie).

Het is aan bedrijven zelf om *due diligence* toe te passen en daarin na te gaan hoe zij betrokken zijn bij risico's en eventuele misstanden en welke acties daarbij gepast zijn. Het reeds aangekondigde onderzoek van het Nationaal Contactpunt (NCP) voor de OESO-richtlijnen naar de wijze waarop de

Nederlandse olie- en gassector de OESO-richtlijnen implementeert,³ zal door het kabinet gebruikt worden om gesprekken aan te gaan met bedrijven in de sector en hen te wijzen op hun eigen verantwoordelijkheden.

³ Zie beantwoording Kamervragen D66, Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 480