

Vergaderjaar 2007–2008

29 383

Meerjarenprogramma herijking van de VROM-regelgeving

Nr. 113

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 22 augustus 2008

De vaste commissie voor Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer over de brief van 13 juni 2008 inzake de ontwerp-regeling beheer batterijen en accu's 2008 (Kamerstuk 29 383, nr. 108).

De minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer heeft deze vragen beantwoord bij brief van 21 augustus 2008. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Koopmans

De griffier van de commissie,
Van der Leeden

¹ Samenstelling:

Leden: Van Gent (GL), Van der Staaij (SGP), Poppe (SP), Snijder-Hazelhoff (VVD), onder-voorzitter, Depla (PvdA), Van Bochove (CDA), Koopmans (CDA), voorzitter, Spies (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), Vietsch (CDA), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Neppéus (VVD), Van Leeuwen (SP), Jansen (SP), Van der Burg (VVD), Van Heugten (CDA), Vermeij (PvdA), Madlener (PVV), Ouwehand (PvdD), Bilder (CDA) en Wiegman-van Meppelen Scheppink (CU).

Plv. leden: Duyvendak (GL), Van der Vlies (SGP), Polderman (SP), Remkes (VVD), Jacobi (PvdA), Hessels (CDA), Koppejan (CDA), Ormel (CDA), Koşer Kaya (D66), Leijten (SP), Schreijer-Pierik (CDA), Kamp (VVD), Timmer (PvdA), Waalkens (PvdA), Vos (PvdA), Zijlstra (VVD), Langkamp (SP), Gerkens (SP), Van Beek (VVD), Schermers (CDA), Besselink (PvdA), Agema (PVV), Thieme (PvdD), Vietsch (CDA) en Ortega-Martijn (CU).

1

Uit welke specifieke apparaten zijn accu's en batterijen uitgezonderd?

In beginsel vallen alle batterijen en accu's onder de reikwijdte van de nieuwe regelgeving.

In artikel 4, eerste lid, deel a van de Regeling beheer batterijen en accu's 2008 (hierna: regeling) is bepaald dat batterijen en accu's niet meer dan 0,0005 gewichtsprocent kwik mogen bevatten. Daarvan zijn uitgezonderd knoopcellen met een kwikgehalte van ten hoogste 2 gewichtsprocent welke gebruikt worden voor speciale doeleinden (gehoorapparaten, horloges, back-upstroomvoorzieningen).

In deel b van dat artikellid, is bepaald dat draagbare batterijen en accu's niet meer dan 0,002 gewichtsprocent cadmium mogen bevatten. De bepaling is niet van toepassing op batterijen die bestemd zijn voor het gebruik in nood- en alarmsystemen (met inbegrip van noodverlichting), medische apparatuur of elke met de hand vast te houden apparaat dat wordt aange-dreven door een batterij of accu en bestemd is voor onderhouds-, bouw- of tuinierwerkzaamheden.

2

Kunt u uiteenzetten hoe, waar en door wie de inzameling en eindverwerking van de verschillende soorten batterijen en accu's plaatsvindt? Voor welke hoeveelheden is capaciteit in eigen land aanwezig?

In Nederland is alleen capaciteit om batterijen met kwikzilver te verwerken. Dit soort batterijen wordt bijvoorbeeld toegepast in horloges. Het gaat om ca. 1 ton per jaar. Deze verwerker verwerkt ook ander afval dat kwik bevat.

In tabellen 1 en 2 (zie bijlage) staan de buitenlandse verwerkers van batterijen en accu's weergegeven. De percentages zijn afkomstig uit de verwerkingschema's die door de verwerkers zijn opgegeven in het kader van de kennisgevingen om batterijen en (lood)accu's naar het buitenland te mogen vervoeren.

Op dit moment is het Besluit beheer batterijen van kracht. Door dit besluit worden de producenten verplicht batterijen en accu's met een gewicht tot en met 1 kg die in het afvalstadium terechtkomen in te nemen en te verwerken. Ze zijn ook verantwoordelijk voor de kosten die daarvoor worden gemaakt. De producenten hebben de Stichting Batterijen (Stibat) in het leven geroepen om het proces van inzamelen, sorteren en verwerken te beheren. Op verzoek van de Stibat zamelen scholen, detailhandel en winkeliers draagbare batterijen en accu's tot en met 1 kg in. Daarnaast vindt inzameling van deze batterijen en accu's plaats bij kca-depots van gemeenten. Daar worden ze in opdracht van Stibat opgehaald.

De ontdoeners van de overige batterijen en accu's bieden deze aan bij bevoegde inzamelaars. Ruim 99% van de ingezamelde batterijen en accu's wordt uiteindelijk naar één eindinzamelaar gebracht, die vervolgens de kennisgeving voor de uitvoer van deze batterijen regelt. De overige 1% komt elders vrij. Onder meer bij verwerkers van afgedankte electr(on)ische apparaten, die de in de apparaten aanwezige batterijen demonteren. Deze verwerkers doen zelf een kennisgeving voor de uitvoer. Verder zamelt een producent van mobiele telefoons defecte batterijen in en stuurt deze naar een eindverwerker.

De inzameling van loodaccu's vindt plaats bij garagebedrijven, kca-depots en schroothandelaren. De loodaccu's wisselen een aantal maal van eigenaar, voordat ze terechtkomen bij de grotere accuhandelaren in Nederland. In totaal doen 14 verschillende bedrijven kennisgevingen om loodaccu's naar het buitenland te mogen vervoeren.

3

Hoe is de financiering van inzameling, verwerking en recycling door de producenten georganiseerd voor de verschillende soorten en typen batterijen en accu's?

Op dit moment is het Besluit beheer batterijen van kracht. Door dit besluit worden de producenten verplicht batterijen en accu's met een gewicht tot en met 1 kg die in het afvalstadium terechtkomen in te nemen en te verwerken. De producenten hebben de Stichting Batterijen (Stibat) in het leven geroepen om voor het proces van inzamelen, sorteren en verwerken te beheren. Slecht één onderneming voert de wettelijke verplichtingen op individuele basis uit.

De Stibat heeft een financieringssysteem waarbij de producenten per op de markt gebrachte batterij of accu een verwijderingsbijdrage aan de stichting afdragen. Van deze bijdrage wordt de inzameling en verwerking van de batterijen en accu's gefinancierd.

De producenten van industriële batterijen en autoaccu's en -batterijen hebben nu geen wettelijke verplichting om batterijen en accu's die in het afvalstadium belanden in te nemen en te verwerken. De inzameling en verwerking verlopen via de reguliere inzamelaars en verwerkers.

4

Op welke wijze vindt het beheer en de verdeling van de financiering plaats? Welke onafhankelijke instantie houdt hierop toezicht?

De verantwoordelijkheid voor het afvalbeheer van batterijen en accu's ligt bij de producenten. In de regeling wordt een aantal randvoorwaarden gesteld, zoals inzamel- en verwerkingsdoelstellingen. Binnen de gestelde kaders kunnen producenten hun eigen afspraken maken en systemen uitwerken. De producenten hebben voor de uitvoering van de thans aan hen opgelegde verplichtingen de Stibat opgericht. Het beheer en de verdeling van de financiën is derhalve ook de verantwoordelijkheid van de producenten zelf. Er is geen onafhankelijke instantie die hier toezicht op houdt. Wel is er naar aanleiding van het onderzoek «Neveneffecten van producentenverantwoordelijkheid in het afvalstoffenbeleid» een aantal afspraken gemaakt met de Stibat en andere vergelijkbare productstichtingen. Er zijn afspraken gemaakt over de transparantie van de jaarcijfers, de omvang van het fonds en de bestemming van een batig saldo bij liquidatie van de stichting. Korthedshalve wordt hierbij verwezen naar de rapportage over de neveneffecten van producentenverantwoordelijkheid (27 664, nr. 48) en de brief van 5 november 2007 (27 664, nr. 52).

Naast deze afspraken heeft de Stibat uiteraard ook een eigen structuur om zorg te dragen voor een verantwoorde besteding van de gelden, zoals een stichtingsbestuur.

5

Hoe wordt in de inzameling van industriële batterijen voorzien als de producenten en importeurs niet verplicht zijn een inzamelsysteem op te zetten?

De ontdoeners kunnen hun afgedankte industriële batterijen en accu's afgeven bij de producent, ongeacht de herkomst en de samenstelling. De producent mag hiervoor kosten in rekening brengen. Daarnaast kan de ontdoener, net als in de huidige situatie, de afgedankte industriële batterijen en accu's afgeven aan een erkende inzamelaar.

6

Om welke reden worden de tractiebatterijen en tractieaccu's uit hybride auto's gezien als industriële batterijen en industriële accu's? Op welke wijze wordt voorzien in inzameling van de deze batterijen en accu's als

producenten en importeurs niet verplicht zijn hiervoor een inzamel-systeem op te zetten?

De definitie van industriële batterij of accu uit de regeling is overgenomen uit de richtlijn en bepaalt dat ze uitsluitend voor gebruik voor industriële of professionele doeleinden zijn ontworpen of in een elektrisch voertuig worden gebruikt. Een hybride auto is een type elektrisch voertuig en de tractiebatterij uit een dergelijke auto is daarom een industriële batterij.

De beantwoording van deze vraag is ook opgenomen in het document «Questions and Answers on the Batteries Directive (2006/66/EC)» dat is uitgebracht door de Europese Commissie (Commission Services).

7

Kunt u een overzicht geven van de inrichtingen binnen Nederland die een vergunning hebben voor verbranding van batterijen en accu's? Hoeveel batterijen en accu's worden hier verbrand? Wat betekent verbranding als het gaat om loodaccu's en batterijen? Wat is de bestemming van de reststoffen die na verbranding overblijven?

In Nederland heeft geen enkele inrichting een vergunning voor het verbranden van batterijen of accu's. Gelet op de aard van de afvalstoffen is verbranden als vorm van verwijdering geen toegestane verwerkingsoptie. Onbedoeld kunnen batterijen meeverbrand worden, wanneer deze in het integraal ingezamelde huisvuil aanwezig zijn.

8

Worden accu's en batterijen bij verwerking in het buitenland voor verbranding aangeboden? Wie houdt daar toezicht op milieu- en arbeidsomstandigheden?

Gelet op de aard van de afvalstoffen is verbranden als vorm van verwijdering geen toegestane verwerkingsoptie. In- en uitvoer voor het verbranden als vorm van verwijdering wordt daarom in beginsel niet toegestaan. In de richtlijn is een bepaling opgenomen dat lidstaten het verbranden en storten van batterijen en accu's moeten verbieden. Nederland kent al dergelijke verboden. Na de implementatiedatum van 26 september 2008 gelden deze verboden in alle EU-lidstaten. Resten van verwerking van batterijen en accu's mogen wel worden verwijderd door storten of verbranden. Het is aan de bevoegde autoriteiten in het land van bestemming om er op toe te zien dat dit gebeurt volgens de vereiste milieu- en arbeidsomstandigheden.

Daarnaast mogen afgedankte batterijen en accu's die worden uitgevoerd naar landen buiten de Europese Gemeenschap niet worden meegeteld bij het behalen van het verplichte percentage voor hergebruik als materiaal, tenzij de producent kan aantonen dat het hergebruik als materiaal heeft plaatsgevonden in omstandigheden die gelijkwaardig zijn aan de voorschriften uit de richtlijn inzake hergebruik.

9

Hoe zijn afspraken met Afval Recycling Nederland (ARN) en de Stichting Batterijen (STIBAT) over uitvoering van de richtlijn vastgelegd? Welke rol speelt uw ministerie in de gemaakte afspraken?

Indien deze organisaties onderling afspraken gaan maken, zal mij dat worden meegedeeld in de mededeling (wat een plan van aanpak is) die de producenten van batterijen en accu's binnen dertien weken na de inwerkingtreding van de nieuwe regelgeving moeten indienen. Mijn ministerie speelt geen rol bij het maken van afspraken: de producenten zelf dienen een afvalbeheerssysteem op te zetten. Indien zij daarvoor afspraken met

andere organisaties maken, is er geen rol voor mij weggelegd. Het gaat hier immers om producentenverantwoordelijkheid.

10

Welke afspraken zijn gemaakt met ARN en STIBAT over de inzameling van de batterijen en accu's? Welke consequenties hebben de nieuw toegevoegde inzamelverplichtingen voor deze organisaties?

Zoals ik in het antwoord op vraag 9 heb aangegeven, is er geen sprake van afspraken met ARN en Stibat.

De regelgeving heeft consequenties voor de producenten, en dus ook voor de door hen opgerichte organisaties, Stibat en ARN. Deze zullen in hun mededeling aangeven op welke wijze zij gaan voldoen aan de verplichtingen uit de regeling. Ze hebben 13 weken tijd na het van kracht worden van de regelgeving om die mededeling in te dienen. Ik kan dus nog geen uitspraken doen over hoe de organisaties zullen omgaan met de wijzigingen in de verplichtingen.

Producenten van autobatterijen en -accu's zeer waarschijnlijk vertegenwoordigd door ARN zullen voor alle batterijen en accu's die in auto's zitten die nieuw op de markt worden gebracht, een mededeling moeten doen. Voorheen waren dit alleen de batterijen en accu's tot 1 kg (zoals bijvoorbeeld voor de elektrische deurvergrendeling), maar straks ook voor de accu's die in de auto's zitten.

Voor Stibat, als vertegenwoordiger voor producenten van draagbare batterijen en accu's, zijn er meer veranderingen. Allereerst verandert de categorie batterijen en accu's waarop de regelgeving van toepassing is. Nu is er producentenverantwoordelijkheid voor batterijen en accu's tot en met 1 kg. In de nieuwe regelgeving staan verplichtingen voor alle draagbare batterijen en accu's, die overigens grotendeels overlapt met de categorie batterijen en accu's tot en met 1 kg.

Daarnaast is er een toename van de verplichtingen voor de producenten van draagbare batterijen en accu's. Er zijn in de regeling randvoorwaarden voor het inzamelsysteem opgenomen. Het gaat om de plicht om inzamelpunten in de nabijheid van de consument te hebben en rekening te houden met de bevolkingsdichtheid. Ook zijn de producenten verplicht de door de distributeurs teruggenomen batterijen of accu's op te halen. Daarnaast hebben ze informatieverplichtingen aan de gebruikers. Ook is explicieter aangegeven dat ze verantwoordelijk zijn voor de kosten van inzameling en verwerking van de afgedankte batterijen en accu's. Vanaf 2012 geldt er een inzameldoelstelling van 25%, die in 2016 wordt verhoogd naar 45%. En per 26 september 2009 gelden er verwerkingseisen voor de door hen ingezamelde batterijen en accu's.

Er komen ook verplichtingen voor distributeurs, namelijk om kosteloos afgedankte draagbare batterijen en accu's in te nemen en mee te werken aan systemen van producenten. Hoewel de Stibat reeds convenanten met de Raad van de Nederlandse Detailhandel en de Uneto-VNI (installatiebranche) heeft afgesloten om (nog) meer innamepunten te realiseren, helpen de wettelijke bepalingen bij het realiseren van meer inzamelpunten.

11

Hoeveel vervoer van afgedankte batterijen en accu's vindt plaats en over welke afstanden? Wordt gewerkt aan ontwikkeling van de eindverwerking in eigen land? Zo ja, waar en door wie? Zo neen, waarom niet?

In totaal werden in 2006 en 2007 4654 transporten uitgevoerd met batterijen en accu's. Het gaat om Nederlandse batterijen en accu's die naar de

buitenlandse verwerkers vervoerd worden. Op basis van de opgegeven transportroutes is de afgelegde afstand gemiddeld ongeveer 280 kilometer per transport (enkele reis).

Zoals in het antwoord op vraag 2 is vermeld, is er op dit moment in Nederland alleen capaciteit om batterijen met kwikzilver te verwerken. Er zijn geen initiatieven bekend voor verwerking van andere batterijen en accu's in Nederland.

Bij de verwerking van loodaccu's is een belangrijk reden daarvoor dat een grote stroom lood vrijkomt, die omgesmolten moet worden om als materiaal te kunnen worden hergebruikt. De meest logische vestiging van een accuverwerker is daarom nabij een grote loodsmelterij.

Voor de overige batterijen en accu's geldt dat de omvang van de stroom uit Nederland relatief klein is en er een internationale markt voor deze afvalstromen is. Als een nieuwe verwerker economisch rendabel wil zijn, moet deze batterijen en accu's uit West-Europese landen gaan importeren. Op dit moment is er echter voldoende capaciteit in de ons omringende landen. Er is geen economische reden om zelfvoorzienend te zijn in de verwerking van accu's en batterijen.

12

Op welke wijze is bij het opstellen van de regeling en de organisatie van de uitvoering ervan rekening gehouden met de toename van het aantal draagbare batterijen?

De producent is verantwoordelijk voor het afvalbeheer van alle draagbare batterijen en accu's die hij/zij op de markt brengt, dus ongeacht de hoeveelheid. Het is dan ook niet noodzakelijk in de regelgeving rekening te houden met een toename van het aantal draagbare batterijen en accu's.

13

Op welke wijze is bij het opstellen van de richtlijn en organisatie van de uitvoering ervan rekening gehouden met het groeiend aantal auto-batterijen en autoaccu's?

De producent is verantwoordelijk voor het afvalbeheer van alle auto-batterijen en -accu's die hij/zij op de markt brengt, dus ongeacht de hoeveelheid. Het is dan ook niet noodzakelijk in de regelgeving rekening te houden met een toename van het aantal autobatterijen en -accu's.

14

Kunt u uitsluiten dat de kosten voor inzameling en verwerking in de prijs van batterijen en accu's worden doorberekend? Zo ja, hoe houdt u daar toezicht op?

In de regeling is een bepaling opgenomen dat de kosten voor inzameling en verwerking niet zichtbaar aan de consument mogen worden berekend. Dit betekent dat er geen zichtbare verwijderingsbijdrage mag worden geheven. Dat de prijs voor het afvalbeheer uiteindelijk in de kostprijs van de batterijen en accu's wordt doorberekend, is niet verboden. Vanuit het idee dat de vervuiler betaalt (de gebruiker van de batterij of accu), is dat ook niet verkeerd.

15

Hoe en waar worden de overige percentages batterijen en accu's ingezameld en verwerkt?

Bedrijven gebruiken in de meldingen aan het bevoegde gezag of bij het doen van een kennisgeving de zogenoemde Euralcode om de afvalstoffen te omschrijven. Op basis van de Euralcode is geen onderscheid te maken tussen de verschillende soorten batterijen zoals die in de regeling worden

genoemd. In tabel 1 is weergegeven hoe bepaalde soorten batterijen worden verwerkt.

16

Is er een verband tussen de 25% in te zamelen batterijen en accu's en de kosten die verhaald worden op de producenten? Zijn producenten ook verantwoordelijk voor de kosten voor inzamelen en verwijderen van de overige 75%? Zo neen, wie dan wel?

Producenten van draagbare batterijen en accu's zijn verantwoordelijk voor de kosten van inzameling en verwerking van de batterijen en accu's die ze op de markt hebben gebracht en in het afvalstadium belanden. Van de hoeveelheid batterijen en accu's die ze de markt brengen (berekend op basis van de gemiddelde verkoopcijfers van 3 voorgaande jaren), moeten ze vanaf 2012 jaarlijks minimaal 25% inzamelen. Het is dus niet zo dat ze 25% moeten inzamelen van de batterijen en accu's die worden afgedankt. Er blijft dus geen 75% van de afgedankte batterijen en accu's over, waarvoor de producenten niet verantwoordelijk zijn.

17

Wat wordt gedaan met de overige gewichtpercentages aan schadelijke stoffen die niet hergebruikt worden? Waar en hoe worden die verwerkt?

In (oudere) loodaccu's zit bakeliet, een synthetisch kunstharproduct, dat niet goed te verwerken is. Deze deelstroom wordt gestort. Accuzuur wordt veelal hergebruikt, maar wordt ook wel geneutraliseerd en na reiniging geloosd op het oppervlaktewater of gebruikt als proceswater. Batterijen kunnen plastics en bitumen bevatten. Deze stoffen verbranden tijdens het smeltproces en zorgen voor energie. Slakken van het smeltproces worden gestort of verwerkt als bouwstof.

**Tabel 1, bijlage bij brief K&K 2008075906
Verwerkers van batterijen en de wijze van verwerking**

Naam verwerker	Plaats	Regio	Land	Euralcode	Vrije omschrijving	Nuttige toepassing (%)	Verbranden (%)	Storten (%)	Lozen (%)	Onbekend (%)
Accurec Recycling GmbH	Mülheim an der Ruhr	Nordrhein-Westfalen	Duitsland	160602	Nikkel-cadmiumbatterijen	83	4	-	13	-
Batrec AG	Wimmis	Bern	Zwitserland	160605	Lithiumbatterijen, ongesorteerde huishoudbatterijen	61	15	3	17	3
Redux GmbH	Dietzenbach	Hessen	Duitsland	160605	Alkalinebatterijen, zink-bruinsteenbatterijen, nikkel-metaalhydrydebatterijen	91	9	-	-	-
S.N.A.M.	Viviez	Midi-Pyrénées	Frankrijk	160602	Nikkel-cadmiumbatterijen	76	11	-	4	10
SAFT Nife AB	Oskarshamn	Kalmar-län	Zweden	160602	Nikkel-cadmiumbatterijen	75	5	-	10	10
Scan Arc Technologies	Hofors	Gävleborgs-län	Zweden	160605	Lithiumbatterijen	80	20	-	-	-
VFE (Valdi)	Feurs	Rhône-Alpes	Frankrijk	160603	Alkalinebatterijen, zink-bruinsteenbatterijen	69	15	-	13	4

**Tabel 2 bijlage bij brief K&K 2008075906
Verwerkers van loodaccu's (Euralcode 160601) en de wijze van verwerking**

Naam verwerker	Plaats	Regio	Land	Nuttige toepassing (%)	Verbranden (%)	Storten (%)	Lozen (%)	Onbekend (%)
A.P.S.M. s.a.	Pont-Sainte-Maxence	Picardië	Frankrijk	93	-	7	-	-
Accurec N.V.	Tessenderlo	Limburg	België	93	-	7	-	0
Azor Ambientel s.a	Molina de Segura	Murcia	Spanje	100	-	-	-	-
BSB Recycling GmbH	Braubach	Rheinland-Pfalz	Duitsland	100	-	-	-	-
Campine Recycling N.V.	Beerse	Antwerpen	België	94	-	6	-	-
Fonderie et Manufacture de Metaux S.A.	Brussel	Gewest Brussel	België	73	-	-	-	27
Harz-Metall GmbH	Goslar	Niedersachsen	Duitsland	95	-	5	-	-
Metal Blanc	Rocroi	Champagne-Ardenne	Frankrijk	93	-	7	-	-
Societe de Traiments Chimiques des Metaux	Bazoches-les-Gallerandes	Centre	Frankrijk	93	7	-	-	-
UAB Zaivaris	Kaunas	Litouwen	Litouwen	70	-	-	-	30