

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

1004

Vragen van het lid **Bisschop** (SGP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de inzameling van Klein Gevaarlijk Afval (KGA) en huisvuil in de binnenvaart* (ingezonden 17 december 2013).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 22 januari 2014). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 930.

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het feit dat er geen draagvlak is in de binnenvaartsector voor de door u ingevoerde nationale regeling voor inzameling van KGA en huisvuil in de binnenvaart?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met het feit dat in de binnenvaartsector het draagvlak voor de inzameling van niet-oliehoudend KGA (Klein Gevaarlijk Afval) en huisvuil door middel van een betaald abonnement uiteenloopt.

Vraag 2

Op grond waarvan bestaat bij u de indruk dat deze nieuwe regeling bijdraagt aan een adequate inzameling van afval, terwijl gelijktijdig de inzamelstructuur langs vaarwegen zoals de Maas en de Twenthekanalen is verwijderd of niet aanwezig is?

Antwoord 2

Bij het invoeren van dit systeem heb ik twee uitgangspunten gehanteerd. Ten eerste dat de vervuiler betaalt voor zijn eigen afval. De overheid kan en wil niet langer betalen voor de uitzonderingspositie die de binnenvaart – als enige bedrijfssector in Nederland – hier tot voor kort in had. Ten tweede schrijft het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag voor dat er een voldoende dekkend netwerk is voor de afgifte van «overig scheepsbedrijfsafval». De inzameling moet zowel praktisch als financieel adequaat zijn. Rijkswaterstaat heeft over het inzamelingsnetwerk overleg gevoerd met de binnenvaartsector en heeft enkele varianten voorgelegd. De sector is echter niet tot een eensluidend antwoord of voorstel gekomen. Daarom is een

¹ <http://www.koninklijkeschuttevaer.nl/>

variant ingevoerd, waarbij een afweging is gemaakt tussen enerzijds de kosten en anderzijds de wens tot een voldoende dekkend netwerk. Het inzamelen en verwerken van afval is helaas een dure aangelegenheid. Een uitgebreider inzamelnetwerk zou een hoger tarief voor het abonnement betekenen; daar lijkt geen draagvlak voor te zijn bij de sector. Indien in een regio geen inzamelpunten langs vaarwegen beschikbaar zijn, kan de scheepvaart gebruik maken van alternatieve mogelijkheden zoals faciliteiten van havens en gemeenten. Het staat de schipper ook vrij om zelf afspraken te maken met een inzamelaar. Overigens is vanuit de binnenvaartbrancheorganisaties aangegeven dat veel schippers huisvuil afgeven in havens waar zij via het havengeld voor betalen. Zij zouden daarom geen abonnement willen afsluiten om ook langs de rijksvaarwegen te kunnen afgeven. Voor wat betreft het Twentekanaal en de Zuid-Willemsvaart kan ik u berichten dat op respectievelijk sluis Eefde en sluis Schijndel inmiddels huisvuilcontainers zijn geplaatst waar met een abonnement huisvuil kan worden afgegeven. Op de Maas vaart een milieuboot rond Maasbracht waar met een abonnement huisafval afgegeven kan worden.

Vraag 3

Kunt u aangeven waar de inzamelstructuur voor KGA en huisvuil is verwijderd en welke inzamelplaatsen blijven bestaan?

Antwoord 3

RWS heeft het aantal inzamellocaties met containers teruggebracht van circa 95 naar 25, om hiermee de kosten voor het abonnement te beperken. Bij het bepalen van de locaties is gekeken naar de hoeveelheid afval die tot nu toe werd afgegeven en de intensiteit van het scheepvaartverkeer. In onderstaande tabel staan de locaties van de huisvuilcontainers en van de milieuboten, waar met een abonnement huisvuil afgegeven kan worden. Op deze milieuboten en bij de depots Volkerak en Nieuwegein kan ook KGA worden afgegeven.

Locaties milieuboten	Aantal	Locaties gesloten huisvuil containers	Aantal
Milieuboot Werkendam	1	Tiel(Prins Bernhardsluis)	3
Milieuboot Dordrecht	1	Rijswijk(Prinses Marijkesluis)	1
Milieuboot Moerdijk	1	Wijk bij Duurstede(Prinses Irenesluis)	4
Servicekade Nieuwegein	1	Nieuwegein(Prinses Beatrixsluis)	6
Milieuboten Rotterdam	3	Nieuwegein(Plofsluis)	1
Milieuboot Geertruidenberg	1	Nieuwegein(langs afmeerplaats)	1
Milieuboot Delfzijl	1	Nieuwegein(bij KGA-depot)	1
Milieuboot Den Helder	1	Diemen(langs afmeerplaats)	1
Milieuboot Eemshaven	1	s Gravendeel(vluchthaven)	1
Milieuboot Harlingen	1	Volkerak sluiscolken Noord en Zuid	4
Milieuboot Urk	1	Schijndel (Sluis)	1
Milieuboot IJmuiden	1	Eefde (Sluis)	1
Milieuboten Amsterdam	3		
Servicekade Volkerak	1		
Milieuboot Arnhem	1		
Milieuboot Lobith	1		
Milieuboot Nijmegen	1		
Milieuboot Maasbracht	1		
Milieuboot Terneuzen	1		
Milieuboot Vlissingen	1		
Totaal	24	Totaal	25

Alle andere containers, op diverse plaatsen in het land, zijn of worden binnenkort weggehaald. Rijkswaterstaat blijft de situatie volgen of het inzamelnetwerk voldoende is.

Voor de goede orde merk ik nog op dat de situatie langs de hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl in verband met de overdracht van de provincies naar het Rijk per 1-1-2014, nader bezien zal worden. Langs deze vaarweg zijn thans

inzamelcontainers van de provincie aanwezig. Deze zullen op termijn worden vervangen door gesloten containers, dan wel worden verwijderd. Dit zal in overleg met de provincies gebeuren.

Vraag 4

Kunt u aangeven hoeveel abonnementen inmiddels zijn afgesloten met binnenvaartbedrijven en welke verwachting er bestaat met betrekking tot het aantal af te geven abonnementen?

Antwoord 4

Er zijn tot nu toe (stand begin januari 2014) circa 245 abonnementen afgesloten (circa 45 voor alleen KGA, en circa 200 volledige abonnementen voor KGA en huisvuil).

Een verwachting is lastig te geven, want het aantal is mede afhankelijk van externe factoren, zoals wat de andere verdragslanden en met name de buurlanden nu gaan doen, en of de (gemeentelijke) binnenhavens ook overgaan tot het invoeren van een systeem van afgifte tegen betaling.

Vraag 5

Bij welk aantal abonnementen is de afgifte van huisvuil en KGA in de binnenvaart kostendekkend?

Antwoord 5

Voor de berekening van een kostendekkende exploitatie is uitgegaan van een aantal van 300 abonnementen in combinatie met de thans vastgestelde abonnementsprijzen.

De prijs voor het abonnement wordt overigens steeds voor een jaar vastgesteld. Aan het einde van dat jaar kan de prijs op basis van voortschrijdend inzicht in de werkelijke kosten gewijzigd worden. Dit kan zowel leiden tot een verhoging als een verlaging van de abonnementsprijs. De schipper sluit ook steeds een abonnement voor een jaar af en kan dus per jaar kiezen of hij van het abonnement gebruik wil blijven maken.

Vraag 6

Hoe gaat u om met de melding vanuit de binnenvaartorganisaties dat men niet verwacht dat deze regeling gaat werken?

Antwoord 6

Ik wil invulling geven aan het principe «de vervuiler betaalt». Dat de wijziging van het inzamelsysteem door de binnenvaartorganisaties als ingrijpend wordt ervaren, kan ik begrijpen. Ik vind het nog te vroeg om nu al te concluderen dat de regeling niet gaat werken. Maar ik sta wel open voor suggesties tot verbetering van het nu ingevoerde systeem. Daarbij vind ik het wel belangrijk dat de sector met één stem spreekt. Voor eventuele wijzigingen blijven de uitgangspunten van een kostendekkende exploitatie en de «vervuiler betaalt» overigens onverkort van kracht.

Vraag 7

Waarom heeft u niet gekozen voor een internationale oplossing, zoals deze in het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart (CDNI-verdrag) overeen is gekomen, zodat de afvalafgifte gratis kan zijn en de kostenverrekening met de sector kan plaatsvinden via een opslag op de brandstof?

Antwoord 7

Nederland heeft via het internationale overleg meerdere pogingen gedaan om een geharmoniseerde invoering te bewerkstelligen. Vanwege het feit dat de lidstaten van het CDNI voor een deel (met name deel C) voor de inzameling van deze afvalstromen nationaal zeer uiteenlopende systemen hanteren, is door de verdragsluitende partijen (naast Nederland zijn dat België, Luxemburg, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland) besloten dat elk land deel C van het CDNI op dit moment op eigen wijze mag en zal invoeren. De verdragspartijen hebben besloten om deze situatie tijdelijk te accepteren. Nederland zal zich blijven inzetten voor een internationaal geharmoniseerd systeem en zal daarbij verschillende mogelijkheden bekijken. Dit voorjaar staat de harmonisatie opnieuw op de internationale agenda. Het laten betalen

voor de afgifte van huisvuil en niet oliehoudend KGA via een opslag op de brandstof kan op dit moment niet. Daarvoor is een verdragswijziging van het Afvalstoffenverdrag noodzakelijk. Een dergelijke wijziging zou veel tijd vergen en bovendien is het de vraag in hoeverre het brandstofverbruik een eerlijke maat is voor de hoeveelheid huisvuil per schip. De verwijderingsbijdrage bij het bunkeren van brandstof is in het afvalstoffenverdrag exclusief bedoeld voor de afgifte van oliehoudend afval.

Vraag 8

Bent u bereid alsnog te proberen of via het CDNI-verdrag een internationale oplossing te bewerkstelligen is en de huidige nationale regeling in te trekken?

Antwoord 8

Zie het antwoord op vraag 7.

Vraag 9

Wat kan er geboden worden aan «groene schepen» die nagenoeg geen oliehoudende stoffen en KGA meer hebben maar wel huisvuil en die nu worden verplicht om € 469,- euro te betalen voor een abonnement waarvoor ze alleen huisvuil kunnen af geven?

Antwoord 9

Het abonnement heeft betrekking op de afgifte van niet-oliehoudend KGA en huisvuil. Het heeft geen betrekking op olie- en vethoudend KGA. In die zin vormen de «groene schepen» geen uitzondering.

Vraag 10

Hoe gaat u om met de situatie dat er schepen zijn die alleen op de Maas en Twenthekanalen varen en daar geen enkele mogelijkheid tot afgifte van huisvuil meer hebben?

Antwoord 10

Zie het antwoord op vraag 2.