

Vergaderjaar 2013–2014

31 409

Zee- en binnenvaart

Nr. 60 HERDRUK¹

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 mei 2014

Hierbij doe ik u de antwoorden toekomen op de vragen van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu over de afvalafgifte in de binnenvaart (ingezonden 24 april).

Vraag 1

Waar baseert u uw uitspraak op dat het draagvlak binnen de binnenvaartsector voor het betaalde abonnement voor de afgifte van «overig scheepsbedrijfsafval» uiteenloopt, als nog niet eens drie procent van de internationaal varende schepen gebruik maakt van het abonnement?

Antwoord 1

Het abonnement voor de afgifte van «overig scheepsbedrijfsafval» is niet verplicht. De scheepvaart kan ook gebruik maken van alternatieve mogelijkheden zoals de faciliteiten van havens en gemeenten voor de afgifte van het overige bedrijfsafval. Het staat de schipper verder vrij om zelf afspraken te maken met een inzamelaar.

In de eerder door mij beantwoorde Kamervragen (zie aanhangsel handelingen II 2013/14, nrs. 1004 en 1253) heb ik aangegeven dat mijn ministerie opnieuw in overleg was met de binnenvaartbrancheorganisaties over mogelijke verbetering van het per 1 november 2013 ingevoerde systeem. Ik ben verheugd u te kunnen melden dat deze gesprekken inmiddels hebben geleid tot overeenstemming over aangepaste abonnementen en een aangepast inzamelnetwerk. Dit kan van kracht worden per 1 juli 2014. In bijlage 1 bij deze brief kunt u details van de gemaakte afspraken lezen².

¹ I.v.m. een correctie in de titel.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Mogelijk hebben schippers gewacht op de uitkomsten van dit overleg voordat zij besluiten wel of niet een abonnement te nemen.

Vraag 2

Heeft u de verwachting dat het aantal abonnementen in de toekomst zal groeien en daarmee de kostprijs van een abonnement zal dalen?

Antwoord 2

Ja, die verwachting heb ik. Bij de nieuwe abonnementsoorten is meer differentiatie aangebracht, waardoor een abonnement voor meer schippers een goede en betaalbare aanvulling kan zijn op andere afgiftemogelijkheden.

Bij het vaststellen van de tarieven is uitgegaan van een afname van 600 abonnementen om het systeem kostendekkend te houden. Hoe meer abonnementen worden afgesloten, hoe lager de prijs per abonnement uiteindelijk kan worden. De tarieven worden per kalenderjaar bepaald, op basis van dan bekende gegevens over de afgegeven hoeveelheden afval en het aantal abonnementen.

Vraag 3

Wat is de reden dat het huisvuil van binnenvaartgezinnen ineens wordt gezien als bedrijfsafval?

Antwoord 3

Het CDNI is alleen van toepassing op afval van de lading en scheepsbedrijfsafval. Onder het verdrag wordt huisvuil als bedrijfsafval gezien. Dit is niet veranderd sinds het in werking treden van het verdrag in 2009.

Vraag 4

Als huisvuil als bedrijfsafval wordt gezien, is het dan ook mogelijk voor de binnenvaart om deze kosten voor wonen op het schip als bedrijfskosten op te voeren bij de belastingaangifte?

Antwoord 4

Over de mogelijkheid om deze kosten op te voeren bij de belastingaangifte zal of door de schipper zelf, in het kader van zijn eigen aangifte, of door de belangenverenigingen overleg moeten worden gevoerd met de Belastingdienst.

Vraag 5

Wat is uw reactie op de memorie van toelichting van het CDNI (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart), waarin staat dat alleen huisvuil op passagiersschepen gezien mag worden als bedrijfsafval, maar dat dit niet geldt voor de binnenvaart?

Antwoord 5

Het afvalstoffenverdrag maakt voor passagiersschepen en binnenvaartschepen geen onderscheid tussen huisvuil en bedrijfsafval, de Nederlandse Wet milieubeheer wel. Het huisvuil is in dit verdrag opgenomen als overig scheepsbedrijfsafval. Omdat de Nederlandse Wet milieubeheer dit

onderscheid wel maakt is hierover in de Memorie van Toelichting³ van de (Nederlandse) goedkeurings- en uitvoeringswet voor het afvalstoffenverdrag een nadere uitwerking en toelichting opgenomen. Hierin wordt gesteld dat er in het afvalstoffenverdrag zelf, waaraan door de Nederlandse overheid terzake uitvoering wordt gegeven, er geen onderscheid bestaat tussen passagiersschepen en binnenvaart als het gaat om huishoudelijk afval. Huishoudelijk afval dient in alle gevallen te worden afgegeven en valt in alle gevallen onder deel C van het afvalstoffenverdrag.

Vraag 6

Klopt het dat er gekozen is voor een gesloten systeem omdat in het verleden ook onbevoegden hun afval weggooiden in de bakken die bestemd waren voor de binnenvaart? Zo ja, is het dan niet vreemd dat de binnenvaartsector nu moet opdraaien voor de kosten van dit gesloten systeem, terwijl het probleem werd veroorzaakt door anderen? Zo nee, wat is dan de reden om voor dit systeem te kiezen?

Antwoord 6

Ik heb gekozen voor een gesloten systeem, om invoering van het principe «de vervuiler betaalt» mogelijk te maken. Tot 1 november 2013 was gratis afgifte langs de rijksvaarwegen mogelijk. Nu moet betaald worden voor een abonnement. De gesloten containers zijn alleen toegankelijk voor abbonementhouders.

Overigens heeft het Rijk de eenmalige investeringskosten van de huisvuilcontainers op zich genomen.

Vraag 7

Kunt u nog een keer toelichten waarom de binnenvaartsector veel moet betalen voor afvalafgifte, namelijk in hun woonplaats middels de afvalstoffenheffing, middels havengeld en nu ook via dit abonnement? Hoe dit past binnen uw motto «de vervuiler betaalt»?

Antwoord 7

Het afval van binnenvaartschepen wordt gezien als bedrijfsafval. Iedere bedrijfssector in Nederland betaalt voor de inzameling van zijn afval. Ook voor het midden- en kleinbedrijf aan de wal geldt dat huishoudelijk afval van het bedrijf als bedrijfsafval tegen betaling moet worden afgevoerd. De overheid kan en wil niet langer betalen voor de uitzonderingspositie die de binnenvaart hier tot voor kort in had. Dit staat los van de bijdrage die men betaalt in de gemeente waar men woont. Datzelfde geldt overigens ook voor de eigenaren van MKB-bedrijven, zij betalen ook een afvalstoffenheffing in hun woonplaats.

Het afsluiten van een abonnement om langs de rijksvaarwegen afval te kunnen afgeven, is niet verplicht en voor veel schippers ook niet noodzakelijk. Het is een aanvullende dienst, die tot vorig jaar gratis was maar waar men nu voor moet betalen.

³ Wet van 26 november 1998, houdende goedkeuring en uitvoering van het op 9 september 1996 te Straatsburg tot stand gekomen Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293) (kamerstuk 25 851, nr. 3)

Vraag 8

Wat is de reden voor de sterke afname van het aantal innamepunten voor afval? Kunt u een overzicht geven van het aantal innamepunten twintig jaar geleden en nu?

Antwoord 8

Bij het vaststellen van het inzamelnetwerk heeft Rijkswaterstaat een afweging 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.

Op aangeven van de binnenvaartbrancheorganisaties worden de afvalcontainers per 1 juli 2014 anders verdeeld over Nederland. Bovendien financiert Rijkswaterstaat 10 extra containers. Dat zijn Rijkswaterstaat en de binnenvaartorganisaties overeengekomen zoals u kunt lezen in bijlage 1.

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.

Ik heb geen exact beeld van de inzamelpunten twintig jaar geleden. De inzameling van afval was toen meer regionaal georganiseerd. Feit blijft dat de inzameling destijds gratis was, en dat, om het huidige betaalde systeem betaalbaar te houden, het aantal inzamelpunten nu beperkter is. Indien de sector meer inzamelpunten wenst is dat mogelijk, maar dat leidt tot een stijging van de abonnementskosten.

Vraag 9

Deelt u de mening dat we door de invoering van dit systeem teruggaan in de tijd en dat er straks weer zwerfvuil verschijnt in het water en langs de oevers? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 9

Nee, die mening deel ik niet. De binnenvaart moet nu, net als iedere andere bedrijfssector in Nederland, betalen voor de inzameling van zijn afval. Dat kan en mag geen reden zijn voor de sector om afval ergens te dumpen. Afval dumpen buiten de officiële inzamelplaatsen is bovendien verboden en strafbaar.

Zoals ik ook aangaf in de eerder door mij beantwoorde Kamervragen (zie aanhangsel handelingen II 2013/14, nr. 1253) kan het in het nieuwe systeem voorkomen dat schippers langer met hun huisvuil moeten rondvaren dan ze gewend waren. Ik begrijp dat die nieuwe situatie door sommigen als onprettig kan worden ervaren.

Maar ik wil nogmaals een beroep doen op schippers om zwerfvuil en illegale afvaldumping te voorkomen. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de bescherming van het milieu.

Vraag 10

Is wel eens onderzocht of er niet betaald kan worden per zak afval?

Antwoord 10

Ja, dat is onderzocht. In de nieuwe abonnementenstructuur (zie het antwoord op vraag 1) wordt deze betaalvorm ook toegepast boven een bepaalde drempel.

Vraag 11

Is het mogelijk om aan te sluiten bij het streven naar meer recycling van huishoudelijk afval?

Antwoord 11

Ja, overeengekomen is dat op 10 locaties de mogelijkheid wordt geboden om glas en plastic gescheiden af te geven.

Vraag 12

Hoeveel gemeenten bieden momenteel op eigen initiatief gelegenheid voor de afgifte van huisvuil?

Antwoord 12

Ik heb momenteel geen volledig beeld van de inzamelmogelijkheden bij gemeenten en het maken van een dergelijk overzicht zou veel tijd vergen. Voor zover bekend bieden de meeste gemeentelijke havens wel mogelijkheden voor de afgifte van afval van schepen, maar de wijze waarop dit wordt gefinancierd wisselt sterk. Ook de toegankelijkheid (zoals open/gesloten systeem) voor schippers wisselt.

Vraag 13

Kunt u in overleg met gemeenten en binnenhavens zoeken naar een praktische oplossing en de gemeenten op een aantal plekken het afval laten inzamelen?

Antwoord 13

Gemeenten hebben veel vrijheid om de inzameling (frequentie, inzamel-middelen, open of gesloten systeem, tarieven, etc.) zelf te organiseren en zo goed mogelijk af te stemmen op de lokale situatie en behoeften. Gezien de zeer uiteenlopende systemen en tarieven die gemeenten hanteren, verwacht ik niet dat eventueel overleg zou kunnen leiden tot een overzichtelijk systeem voor schippers.

Bovendien is er kort geleden een nieuwe afspraak gemaakt waar de meerderheid van de binnenvaartbrancheorganisaties zich in kan vinden. Zie het antwoord op vraag 1.

Gezien het bovenstaande ben ik van mening dat met deze afspraken een adequater systeem van inzameling kan worden gerealiseerd, dan met een scala aan afspraken met individuele gemeenten mogelijk zou zijn.

Vraag 14

Ziet u een mogelijkheid in het door de gemeenten laten verzorgen van de afvalinzameling tegen lagere kosten en met een hoger aantal inzamel-plaatsen dan nu via de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB) het geval is?

Hierbij zijn we specifiek benieuwd of het mogelijk is om de afvalinzamel-punten voor de binnenvaart onderdeel uit te laten maken van de reguliere inzamelingscontracten van gemeenten. Denkt u dat de kosten van afvalinzameling via gemeenten lager zijn dan via de SAB en dat de kostprijs van een abonnement hiermee kan dalen? Bent u bereid om met de gemeenten afspraken te maken over het plaatsen van containers door gemeenten?

Antwoord 14

Gemeenten zijn binnen de kaders van de Wet milieubeheer sterk autonoom in hun afvalbeleid. Zij zijn verplicht tot inzameling van huishoudelijk afval vanaf percelen, en ze hebben geen verplichting voor het inzamelen van bedrijfsafval. De wens van de binnenvaart om als niet-ingezetene in het gemeentelijke systeem te worden opgenomen lijkt moeilijk inpasbaar in de bestaande structuur.

Gemeenten streven in het algemeen naar een kostendekkende uitvoering van het hele afvalbeheer. Dat vertaalt zich in verschillende tarieven voor de burger.

Dat lijkt geen werkbaar systeem voor het afval uit de binnenvaart.

De tarieven van de abonnementen zijn vergelijkbaar met de tarieven voor huishoudens aan de wal en met de tarieven in het MKB.

Een mogelijkheid van een substantiële daling van de tarieven zie ik voornamelijk door een toename van het aantal abonnementen en veel minder door het betrekken van gemeenten in de inzamelstructuur (zie ook antwoord 2 en 13)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus