

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

1253

Vragen van het lid **Smaling** (SP) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *grote weerstand tegen het gevoerde afvalbeleid voor de binnenvaart* (ingezonden 4 februari 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 20 februari 2014).

Vraag 1

Hoe verklaart u dat slechts 245 van de circa 10.000 schepen in de verdragsluitende staten van het CDNI (Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart), waarvan 6.000 in Nederland, een abonnement hebben afgesloten voor het afgeven van afval langs rijkswaarswegen?

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. Voor veel schippers is het afsluiten van een abonnement, waarmee zij langs de rijkswaarswegen afval kunnen afgeven, dus niet noodzakelijk. Het huidige inzamelnetwerk dat hoort bij het abonnement is een extra dienst voor schepen die weinig of niet in havens komen.

Vraag 2

Deelt u de mening dat het feit dat het merendeel van de binnenvaartschippers geen huisvuilabonnement heeft afgesloten, aantoont dat er geen draagvlak is voor deze nationale regeling?

Antwoord 2

Nee, die mening deel ik niet. Ik ben wel bekend met het feit dat in de binnenvaartsector het draagvlak voor een betaald abonnement uiteenloopt.

Vraag 3

Wat is de reden dat een schipper tweemaal moet betalen voor het verwerken van huisvuil, namelijk eenmaal bij de gemeente van inschrijving en nogmaals middels het aparte abonnement voor de binnenvaart?

Antwoord 3

Het afval van binnenvaartschepen wordt gezien als bedrijfsafval. Iedere bedrijfssector in Nederland betaalt voor zijn 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. Dit staat los van de bijdrage die men betaalt in de gemeente waar men woont. Het afsluiten van een abonnement voor de afgifte langs de rijkswaerwegen is zoals aangegeven bovendien niet verplicht.

Vraag 4

Wanneer u uitgaat van het principe «de vervuiler betaalt», waarom betaalt dan iedereen hetzelfde tarief, ongeacht het aantal dagen dat men in Nederland vaart, de grootte van het schip of het aantal opvarenden?

Antwoord 4

Het systeem is vergelijkbaar met andere vormen van afvalstoffenheffing in Nederland. Het is een vorm van indirecte betaling. Wanneer rekening gehouden zou worden met de genoemde factoren, dan zouden de administratieve lasten erg hoog worden.

Vraag 5

Wat is, in het kader van «de vervuiler betaalt», de omvang van de afvalstromen van het binnenvaartbedrijfsleven en hoe hoog zijn de kosten voor inzameling en verwerking hiervan, binnen het CDNI-verdrag?

Antwoord 5

Van de volledige afvalstromen die de sector genereert heb ik geen exacte gegevens. Historische cijfers over huisvuil zijn namelijk niet bekend, omdat schippers dit voorheen gratis af konden geven, zowel langs de rijkswaerwegen als daarbuiten.

Bij het bepalen van het abonnementstarief van € 469 per jaar is uitgegaan van een hoeveelheid afval per schip per jaar, te weten

- 100 kilo (niet-oliehoudend) Klein Gevaarlijk Afval; dit afval werd al geregistreerd en de hoeveelheden zijn globaal bekend.

- 500 kilo huisvuil. Hierbij is uitgegaan van een landelijk gemiddelde.

Uitgangspunt is dat het abonnementstarief in beginsel kostendekkend dient te zijn. Het abonnementstarief zal daarom per jaar worden geëvalueerd en zo nodig naar boven of beneden worden bijgesteld.

Vraag 6

Klopt het dat de uitzonderingspositie van de binnenvaart gerechtvaardigd is door het CDNI-verdrag? Zo ja, waarom is daarvan afgestapt? Zo nee, waarom is het verdrag tot stand gekomen destijds?

Antwoord 6

De binnenvaart was tot voor kort de enige bedrijfssector in Nederland die nog niet betaalde voor zijn bedrijfsafval. Aan die uitzonderingspositie is nu een eind gekomen. Dat is volledig in lijn met de uitgangspunten van het CDNI-verdrag: een verbod tot lozing van afval, vermindering van afvalproductie en invoering van het principe «de vervuiler betaalt».

Het Verdrag inzake verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart is in 1996 tot stand gekomen. Daarin is onder meer geregeld hoe schippers diverse soorten afval moeten afgeven, hoe het wordt ingezameld en hoe schippers of verladers moeten betalen voor de verwerking ervan.

Vraag 7

Kunt u bevestigen dat u onlangs een brief heeft ontvangen ondertekend door Binnenvaart Logistiek Nederland, Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer, Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart, Algemeene Schippers Vereniging, Federatie Oud Nederlandse Vaartuigen en Nederlands Platform voor WaterRecreatie, waarin u verzocht wordt om in overleg te gaan met binnenvaartorganisaties om tot een verdragbrede oplossing te komen? Zo ja, op welke termijn denkt u dat dit gesprek plaats gaat vinden?

Antwoord 7

Ja, dat kan ik bevestigen. Het eerste ambtelijke gesprek tussen vertegenwoordigers van mijn ministerie en de vertegenwoordigers van de binnenvaartorganisaties heeft op 28 januari plaatsgevonden. In dat overleg is besproken of het huidige inzamelnetwerk voldoende dekkend is.

Er is afgesproken dat de binnenvaartorganisaties komen met enkele scenario's om het netwerk te optimaliseren. Daarbij zit ook een nul-variant, in die zin dat het aantal containers in de buurt van de huidige 25 ligt, maar de containers zo nodig anders worden verdeeld. Voor de verschillende varianten zal doorgerekend worden of deze uitvoerbaar zijn en tegen welk, kostendekkend, abonnementsstarief. Dit zal vervolgens weer met de binnenvaartorganisaties besproken worden.

Vraag 8

Hoe gaat u om met het risico dat schippers geconfronteerd worden met een stapeling van kosten als ook andere lidstaten een nationaal abonnement voor huisvuil invoeren?

Antwoord 8

In de eerder door mij beantwoorde Kamervragen (TK 2013–2014 nr. 930) heb ik aangegeven dat Nederland zich zal blijven inzetten voor een internationaal geharmoniseerd systeem en dat daarbij verschillende mogelijkheden bekeken worden.

Dit voorjaar staat de harmonisatie opnieuw op de internationale agenda. De uitgangspunten van een kostendekkende exploitatie en de «vervuiler betaalt» blijven daarbij overigens onverkort van kracht.

Vraag 9

Hoe groot acht u de kans dat door het systeem met gesloten afvalcontainers de hoeveelheid zwerfvuil fors zal toenemen, ook gezien het beperkt aantal abonnementen dat is afgesloten om de afvalcontainers te kunnen openen? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 9

Als een schipper geen abonnement wil afsluiten, kan hij gebruik maken van alternatieve afgiftemogelijkheden, bijvoorbeeld in havens.

In het nieuwe systeem, waarbij een afweging is gemaakt tussen enerzijds de kosten en anderzijds de wens tot een voldoende dekkend netwerk, kan het 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 dat kan en mag natuurlijk geen reden zijn voor de sector om afval ergens te dumpen. Afval dumpen buiten de officiële inzamelplaatsen is bovendien verboden en strafbaar.

Ik wil dan ook de medewerking van schippers vragen om zwerfvuil en illegale afvaldumping te voorkomen. We hebben een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor de bescherming van het milieu. Rijkswaterstaat zal ook de komende tijd extra toezicht blijven houden op illegaal dumpen van afval en zo nodig proces-verbaal opmaken.

Vraag 10

Klopt het dat er nu al meer ongedierte bij de sluisen wordt waargenomen, omdat er afval blijft slingeren dat de binnenvaartschipper niet meer kwijt kan? Kun u uw antwoord toelichten?

Antwoord 10

Het is mij niet bekend of er meer ongedierte bij sluisen wordt waargenomen. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 9 zullen medewerkers van Rijkswaterstaat extra toezicht houden op het illegaal dumpen van afval en zo nodig verbaliserend optreden, teneinde eventuele overlast te voorkomen.

Vraag 11

Hoe gaat u om met de situatie dat nu de pleziervaarders ook hun vuil niet meer kwijt kunnen, omdat de afvalcontainers voorzien zijn van een slot? Moeten deze pleziervaarders ook een abonnement afsluiten?

Antwoord 11

Het CDNI-Verdrag geldt alleen voor de beroepsvaart. In het verleden was het voor recreatievaart mogelijk om ook gebruik te maken van de voorzieningen langs de rijksvaarwegen. Nu de containers worden afgesloten, kan dat niet meer zonder meer.

Ook voor de recreatievaart bestaat de mogelijkheid om (hetzelfde) abonnement af te sluiten bij de SAB. Daarnaast hebben zij de mogelijkheid om afval elders af te geven, bijvoorbeeld in jachthavens.

Vraag 12

Kunt u een overzicht geven van de plaatsen waar de grootste problemen zijn ontstaan doordat de oorspronkelijke huisvuilbakken zijn verdwenen? Kunt u tevens een overzicht geven van de vuilafhandeling op de verschillende plekken gedurende de afgelopen jaren?

Antwoord 12

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 onder andere gekeken naar de intensiteit van het scheepvaartverkeer.

Daarnaast kan men huisvuil afgeven op de milieuboten, mits men een abonnement heeft afgesloten.

Rijkswaterstaat volgt de situatie nauwlettend. In december 2013 zijn twee afvalcontainers verplaatst (naar de sluiscomplexen van Eefde en Schijndel) om zo tot een betere dekking te komen.

Zoals ik bij vraag 7 heb aangegeven wordt in overleg met de scheepvaartsector bekeken of en hoe het inzamelnetwerk kan worden aangepast. Daarbij moet bedacht worden dat een uitbreiding van het netwerk niet alleen eenmalige investeringskosten met zich meebrengt, maar ook extra kosten voor het ophalen en verwerken van het afval. Dit kan leiden tot een stijging van het abonnementstarief.

Zie verder het antwoord op vraag 5.