

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

### 215

Vragen van het lid **De Caluwé** (VVD) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de inwerkingtreding Scheepsafvalstoffenverdrag* (ingezonden 16 september 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 oktober 2011).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI-verdrag) per 1 januari 2012 in werking treedt, waardoor passagiersschepen met een capaciteit van meer dan 50 passagiers/bedden geen huishoudelijk afvalwater meer mogen lozen?

#### Antwoord 1

Ik ben ermee bekend, dat per 1 januari 2012 een onderdeel van afdeling C van het Scheepsafvalstoffenverdrag Rijn- en binnenvaart (CDNI) in werking treedt, waarmee een lozingsverbod wordt ingevoerd voor het afvalwater van passagiersschepen met een capaciteit van meer dan 50 personen/bedden. Afdelingen A en B van dit verdrag zijn reeds in werking getreden in 2009 en 2010.

#### Vraag 2

Bent u op de hoogte van het feit dat het Scheepsafvalstoffenverdrag verdragsluitende staten verplicht een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen voor het afvalwater te (laten) realiseren?

#### Antwoord 2

De verdragsluitende staten hebben op grond van de Uitvoeringsregeling bij dit verdrag de keuze tussen:

- a. zelf inrichten van ontvangstvoorzieningen (bijv. rijksdepots), of;
- b. laten inrichten van ontvangstvoorzieningen (bijv. door marktpartijen).

De verdragsluitende partijen hebben naar aanleiding van onderzoek (nationaal en internationaal) gezamenlijk afgesproken, dat optie b het best aansluit bij de huidige praktijk.

Nederland beschikt over een uitgebreid netwerk van commerciële afvalinzamelaars, die reeds hebben aangegeven, dat deze afvalstroom zonder problemen via dit netwerk kan worden verwijderd.

Met de binnenvaartbranche is sinds 2008 overlegd over de invoering van deze optie. Het is de sector bekend dat zij zelf afspraken met inzamelaars moet maken.

Om die afspraken verder te vergemakkelijken heeft mijn ministerie samen met het Centraal Bureau voor de Rijn en Binnenvaart (CBRB) een onderzoek laten uitvoeren naar behoefte aan inzamelvoorzieningen qua plaats, tijdstip en volume. De resultaten hiervan zijn in het voorjaar aangeboden aan de branchepartijen, zowel van de zijde van de scheepvaart als de afvalinzamelaars. Zo zijn op kaarten de precieze plaatsen aangegeven waar de scheepvaart behoefte heeft aan afgiftepunten.

#### Vraag 3

Bent u ervan op de hoogte dat er door gemeenten nog nauwelijks afvalwaterinzamelingspunten aan wal gerealiseerd zijn en passagiersschepen vooralsnog hun afvalwater slechts op een beperkt aantal punten kunnen afleveren?

#### Antwoord 3

Inzameling van afvalwater door gemeenten is één van de mogelijkheden binnen een netwerk dat door de markt wordt aangeboden.

#### Vraag 4

Is het waar dat u de zorgplicht die de Nederlandse staat volgens het CDNI-verdrag heeft, neerlegt bij commerciële inzamelaars (bilgeboden, vacuümwagens of – waar mogelijk – via pontons), in plaats van deze zorgplicht te delegeren aan gemeenten, zodat in overleg met de sector adequate afgiftepunten kunnen worden gerealiseerd?

#### Antwoord 4

Alle lidstaten kiezen voor inzameling van het afvalwater van de passagiersschepen met meer dan 50 plaatsen/bedden via commerciële inzamelaars. De binnenvaartsector moet zelf afspraken maken met de inzamelbranche over vaste dan wel mobiele afgiftepunten.

#### Vraag 5

Bent u bekend met de volgende informatie en kunt u die bevestigen:

- a) ruim 77% van alle schepen moet een aantal keren per week of zelfs dagelijks afvalwater afgeven;
- b) daarbij gaat het in totaal per jaar om naar schatting 224 000 ton afvalwater;
- c) een alternatief voor de ontbrekende afgiftepunten aan land is afgifte aan commerciële inzamelaars, via bilgeboden of vacuümwagens;
- d) deze commerciële partijen kunnen op afspraak afvalwater komen afnemen, echter niet in de hoeveelheden en met de frequenties die benodigd zijn (afname nu is circa 18 000 ton per jaar, terwijl het aanbod meer dan twaalf keer die hoeveelheid gaat zijn)?

#### Antwoord 5

Op basis van het eerder genoemde onderzoek dat de wensen van de sector heeft geïnventariseerd, kwam het volgende naar voren:

- a) 35% van de schepen zou dagelijks willen afgeven, 35% van de schepen wil meerdere keren per week afgeven;
- b) de afgifte per keer is gering; circa. 1 tot 5 m<sup>3</sup> per keer; op jaarbasis ca. 224 000 m<sup>3</sup> (circa. 4 000 inwonerequivalenten).

Het gemiddeld opslagvermogen van de onderzochte schepen bedraagt ca. 14 m<sup>3</sup>, zodat een inzamelrequentie van maximaal twee keer per week voldoende is.

Commerciële inzameling is niet beperkt tot mobiele inzameling per vaartuig of vrachtwagen. De branchepartij van afvalinzamelaars heeft in het overleg met de binnenvaartsector aangegeven, dat een maatwerkpakket kan worden aangeboden van vaste inzamelpunten op drukke afmeerlocaties en bijvoorbeeld mobiele inzameling op de minder drukke trajecten. Het is aan de binnenvaartsector, om de specifieke wensen en keuzes hierin kenbaar te maken.

Vraag 6

Op basis van welke gegevens gaat u er vanuit, dat commerciële inzamelaars de benodigde capaciteit wél kunnen leveren?

Antwoord 6

De branchepartij van afvalinzamelaars heeft in het overleg met de binnenvaartsector herhaaldelijk aangegeven, dat zij maatwerk kunnen bieden aan de passagiersvloot, die met een omvang van ca. 250 schepen een overzichtelijke doelgroep vormt. De huidige spreiding in het inzamelnetwerk, komt goed overeen met de wensen van de passagiersvloot.

Vraag 7

Op welke wijze gaat u ervoor zorgdragen dat Nederland aan de verplichting van het verdrag gaat voldoen?

Antwoord 7

Zie het antwoord op de vragen 2 en 4.

Vraag 8

Indien per 1 januari 2012 onvoldoende afgiftepunten beschikbaar zijn, bent u dan bereid te voorkomen dat passagiersschepen worden beboet, vanwege het lozen van afvalwater, bij gebrek aan afgiftepunten?

Antwoord 8

Ik heb geen reden om eraan te twijfelen, dat het grote netwerk aan commerciële inzamelbedrijven een passende oplossing kan bieden aan de passagiersvloot. Daarvoor moet de binnenvaartsector zelf afspraken met de inzamelaars maken. Ik heb de SAB bereid gevonden om hierbij te helpen. Ik zal monitoren of dit proces zich goed ontwikkelt en daarover contact houden met de binnenvaartsector, de afvalinzamelaars en de SAB.