

Vergaderjaar 2005–2006

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 juli 2006

Tijdens het Algemeen Overleg op 19 april 2006 (kamerstuk 25 868, nr. 12) met de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat inzake Havenontvangstvoorzieningen, heb ik de volgende toezegging gedaan:

De Kamercommissie voor V&W zal een schriftelijke toelichting (inclusief cijfers en voorbeelden) ontvangen met betrekking tot het percentage indirecte financiering en de afvalafgifte.

Met deze brief kom ik tegemoet aan deze toezegging. Tevens informeer ik u inzake de informatie-uitwisseling met betrekking tot de afvalboekhouding aan boord van schepen naar aanleiding van een vraag van de heer Verdaas (PvdA).

1. Schriftelijke toelichting percentage

Tijdens het AO heb ik uitgebreid stilgestaan bij de wijze waarop de heffingen voor de afvalverwerking tot stand komen. Het desbetreffende, recentelijk ingevoerde, systeem werkt in hoofdlijnen als volgt.

Een havenbedrijf maakt voor enig jaar een inschatting van de hoeveelheid door schepen aangeboden scheepsafval en leidt daarvan de totale kosten af die met de verwerking van die hoeveelheid afval gepaard gaan. Vervolgens bepaalt een havenbedrijf de heffing, die de scheepseigenaar moet betalen. Een deel van de totale kosten zal hij hoe dan ook moeten betalen (los van de vraag of hij afval afgeeft), hetgeen de indirecte heffing wordt genoemd. Per type afval worden de indirecte heffingen vastgesteld met de daarbij behorende afgiftegrenzen. Met de totale opbrengst van die indirecte tarieven zal (minimaal) 30% van de kosten moeten zijn gefinancierd die – voor die afvalsoort – moeten worden gemaakt voor de verwerking.

Tijdens het AO heb ik betoogd dat het interessant is om te bezien hoeveel afval een scheepseigenaar voor een bepaald bedrag mag afgeven. Voor

een vergelijking tussen havens moet men dit voor ogen houden. Ter illustratie volgt hieronder nadere informatie over de percentages, de heffingen en de bijbehorende hoeveelheden afgiftegrenzen in Rotterdam en Hamburg. Daarnaast informeer ik u over de heffingen in de Nederlandse Zeehavens.

In tabel 1 zijn cijfers opgenomen over de indirecte heffingen die schepen in 2005 moesten betalen voor de afgifte van scheepsafval in Rotterdam en Hamburg. Daarnaast zijn de afgiftegrenzen opgenomen, dat wil zeggen de maximale hoeveelheid scheepsafval die schepen voor deze indirecte heffing mogen afgeven.

Tabel 1 : indirecte heffingen en afgiftegrenzen per panamax bulkschip (2005)¹

Haven	Percentage indirecte financiering	Heffing per schip, Annex I (olie)	Max. afgiftegrens	Heffing per schip, Annex V (huisvuil)	Max. afgiftegrens
Hamburg	100%	448 euro	30 m ³	105 euro	0.72 m ³
Rotterdam	30%	320 euro + 240 euro (dir. heffing)*	10 m ³	230 euro	6 m ³

* € 320,- *indirecte* heffing tbv verwerking afval + € 240,- *directe* heffing tbv inzameling afval. In Hamburg viel zowel inzameling als verwerking onder het indirecte tarief.

Uit de cijfers van deze tabel blijkt dat het percentage indirecte financiering niets zegt over de hoeveelheden scheepsafval, wanneer de bijbehorende afgiftegrenzen niet bekend zijn.

Zo geldt in Hamburg een 100% indirecte financiering, maar mocht een schip hier in 2005 maar maximaal 0,7 kubieke meter huisvuil (Annex V) voor afgeven. Voor de afgifte van meer huisvuil moest in Hamburg worden bijbetaald. In Rotterdam, waar een 30% indirecte financiering geldt, mocht in 2005 maximaal 6 kubieke meter huisvuil worden afgegeven zonder bij te betalen. Dus een schip mocht in 2005 in Rotterdam acht keer zoveel huisvuil afgeven als in Hamburg zonder direct bij te betalen. En, voor het materiële effect minstens zo belangrijk: omgerekend in kosten per kubieke meter, kon er in Rotterdam vier maal zoveel worden afgegeven.

Voor de afgifte van olie (Annex I) gold in 2005 de omgekeerde situatie tussen Rotterdam en Hamburg. Bovendien moest in Rotterdam voor de inzameling van oliehoudend afval altijd een directe heffing worden betaald. Rotterdam heeft in 2006 haar havenafvalplan aangepast door onder meer de afgifterechten voor Annex I te verruimen; de indirecte heffing gedeeltelijk te verlagen (door invoering van de zogenaamde basisheffing); en door de inzameling van oliehoudend afval ook in de indirecte heffing mee te nemen.

Tijdens het Algemeen Overleg kwam ook de hoogte van de heffingen in de havens ter sprake. Conform het Besluit Havenontvangstinstallaties wordt de hoogte van de heffing bepaald door de havenbeheerder op basis van de vooraf ingeschatte totale kosten van inzameling, opslag en verwerking van het scheepsafval. In tabel 2 zijn de financiële gegevens van de Nederlandse Zeehavens over 2005 opgenomen.

¹ Bron: Rapport Havenontvangst-installaties, Erasmus Universiteit, 2005.

Tabel 2 Financiële gegevens 2005 van de Nederlandse Zeehavens (in duizend euro's)

	Rotterdam	Amsterdam	Zeeland	Groningen	Den Helder	Scheveningen
Aantal (absoluut) afgevendende schepen	19 094	1 660	752	508	1 116	1 462
Geïnde heffing (X)	6 892	1 531	1 156	136	37	60
Indir. Kosten (Y)	3 920	641	184	76	96	72
Dir. Kosten (Z)	3 867	635	328	48	31	80
X/(Y+Z)	88%	120%	226%	110%	29%	39%
Fin. overschot (Y-X)	2 971	890	972	60	- 60	- 8

Achteraf blijkt de indirecte heffing te hoog geweest in een aantal Nederlandse zeehavens doordat de vooraf gemaakte prognoses van de hoeveelheid aangeboden afval niet uitkwamen. Er kwam minder afval binnen, waardoor de totale kosten van verwerking lager waren dan vooraf geprognostiseerd. Hierdoor zijn in sommige gevallen (grote) financiële overschotten ontstaan. Aangezien deze gelden alleen ten goede mogen komen aan de doelstelling van de Richtlijn, is de hoogte van de heffing in 2006 door enkele havenbeheerders bijgesteld (verlaagd). Bovendien is er eenvoudigweg een grens aan de totale hoeveelheid afval aan boord van schepen die in Europa varen. Door de tarieven gelijk te houden of te verhogen, zoals in het debat ter sprake kwam, zal er in Nederland niet meer afval van boord worden gehaald. De kans is groot dat het afval dan in Antwerpen of Hamburg wordt afgegeven, met alle nadelige gevolgen voor de Nederlandse inzamel- en verwerkingsindustrie van dien.

De bijstelling van de heffingen is gedaan aan de hand van nieuwe prognoses van de kosten voor inzameling en verwerking van scheepsafval. Deze bijstelling bleek overigens ook in andere Europese havens, zoals Hamburg, noodzakelijk na het eerste jaar van implementatie. Het blijkt voor de meeste havens erg moeilijk te zijn om in het eerste jaar de goede balans te vinden tussen heffingen en kosten. Deze balans is geboden aangezien het immers niet de bedoeling is dat havens winst maken op de inzameling, opslag en verwerking van scheepsafval. De cijfers met betrekking tot de hoogte van de heffingen en de gemaakte kosten over 2006 zult u, voor zover dan beschikbaar, eind dit jaar van mij ontvangen.

2. Informatie-uitwisseling afvalboekhouding

Schepen zijn volgens regelgeving van de IMO (International Maritime Organisation) verplicht om hun afvalboekhouding in zogenaamde «record books» bij te houden. Deze journalen worden inhoudelijk gecontroleerd tijdens zowel de vlaggestaat- als de reguliere havenstaatcontroles. Daarnaast is medio 2005 binnen IMO het initiatief genomen om alle verplichte rapportages uit verschillende modules samen te voegen in één systeem, het Global Integrated Shipping Information System (GISIS). Eén van de modules betreft Havenontvangstinstallaties. Door middel van GISIS kunnen alle IMO Lidstaten de informatie rond de beschikbaarheid van de installaties up to date houden waardoor de scheepvaart altijd over de laatste informatie kan beschikken. Dit faciliteert de mondiale afgifte van scheepsafvalstoffen.

Informatie-uitwisseling inzake afvalafgifte en afvalstromen wordt in Europees verband mogelijk gemaakt door middel van een Europees elektronisch informatienetwerk waarbij inspectiediensten, de kustwacht en havenautoriteiten specifieke informatie over schepen kunnen invoeren en opvragen. Het netwerk staat echter in de kinderschoenen. Nog niet alle landen/havenautoriteiten zijn aangesloten en het systeem bevat nog niet alle benodigde informatie om de Europese afvallogistiek goed in kaart te kunnen brengen. De Europese Commissie zal samen met de Lidstaten het voortouw nemen om het gebruik en de effectiviteit van dit zgn. «Safe-SeaNet» te verbeteren. Hierop vooruitlopend is Nederland samen met

België dit voorjaar een gezamenlijk pilot project gestart waarbij de havenautoriteiten in Rotterdam en Antwerpen het SafeSeaNet onder de loep nemen. Het doel van de pilot is om tot bruikbare suggesties en verbeteringen te komen die in Europees verband verder kunnen worden uitgewerkt.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs