

Vergaderjaar 2005–2006

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 12

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 mei 2006

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 19 april 2006 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 12 januari 2006 over havenontvangstvoorzieningen (25 868, nr. 11).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) vindt het percentage van indirecte financiering voor de afgifte van afval in Nederland te laag. Verhoging van dat percentage zal de afgifte van afval bevorderen. De vrees van de regering voor afvaltoerisme hoeft niet terecht te zijn, want men kan een maximum stellen aan de hoeveelheid afval die men mag afgeven. Dat doet de haven van Hamburg ook en op die manier kan men daar zelfs een indirecte financiering van 100% realiseren.

Een nadeel van de 100% financiering zou zijn dat de milieuvriendelijke schepen, schepen die weinig afval hebben, betalen voor de afgifte van de «vuile» schepen. Dat probleem kan ondervangen worden door milieuvriendelijke schepen een korting te geven op hun haventarief.

Een reden om het tarief voor de indirecte financiering nog niet te verhogen zou verder gelegen zijn in het feit dat de EMSA (European Maritime Safety Agency) een onderzoek doet naar de werking van de desbetreffende richtlijn. Aan de hand van de uitkomsten van dat onderzoek zou het beter mogelijk zijn om de hoogte van de indirecte financiering te bepalen. Een eventuele aanpassing van de richtlijn aan de hand van dit onderzoek zal echter nog enkele jaren vergen.

De fractie van GroenLinks pleit er daarom voor nu al het percentage voor indirecte financiering te verhogen. Tegelijk zou het kabinet moeten aangeven wanneer een nieuwe verhoging is te verwachten en uiteindelijk het doel van 100% indirecte financiering bereikt kan worden.

De heer Duyvendak wijst er ten slotte op dat een studie van de Erasmus Universiteit uitwijst dat verhoging van de indirecte financiering een dermate marginale verhoging van de havengelden met zich mee zal brengen dat het niet terecht is te vreezen voor concurrentienadeel.

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteijn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Depla (PvdA), Van As (LPF), Mastwijk (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van Lith (CDA), Van der Ham (D66), Haverkamp (CDA), Boelhouwer (PvdA), De Krom (VVD), Verdaas (PvdA), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD), Van Hijum (CDA), Roefs (PvdA), Van der Sande (VVD), Lenards (VVD), Knops (CDA).
Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Hessels (CDA), Vos (GroenLinks), Smeets (PvdA), Slob (ChristenUnie), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Van Winsen (CDA), Halsema (GroenLinks), Jager (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Bakker (D66), De Pater-van der Meer (CDA), Van Dam (PvdA), Van Beek (VVD), Dubbelboer (PvdA), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD), Buijs (CDA), Van Dijken (PvdA), Szabó (VVD), Aptrout (VVD), Ten Hoopen (CDA).

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD) kan zich vinden in de argumentatie die de minister in haar brief van 12 januari geeft voor handhaving van het percentage van 30 voor de indirecte financiering. Handhaving van dat percentage hoeft niets af te doen aan de doelstelling van 100% indirecte financiering. Uit de brief blijkt dat in Rotterdam relatief weinig scheepsafval wordt afgeleverd. Wat is de oorzaak daarvan? Uit de brief blijkt ook dat er verschil in hoogte van de tarieven voor het afgeven van afval is. Heeft dat invloed op het afleveren van afval? Kan de minister de hoogte van de tarieven beïnvloeden?

Mevrouw **Gerkens** (SP) vindt het verrassend dat dit jaar de minister het percentage voor de indirecte financiering op 30 wil handhaven aangezien zij juist streeft naar een indirecte financiering van 100%. Dat zou immers met zich meebrengen dat het percentage voor de indirecte financiering geleidelijk verhoogd werd, zodat ook dit jaar een toename daarvan zou zijn te verwachten. Wil de minister het percentage ineens verhogen of streeft zij naar een geleidelijke verhoging?

De Erasmus Universiteit zegt op basis van een onderzoek dat een verhoging van het percentage indirecte financiering niet nadelig zal zijn voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven. Dat roept temeer de vraag op waarom dat percentage niet wordt verhoogd. Een minimale verhoging van 20% is dan ook wenselijk. Op die manier wordt de overgang naar 100% niet te groot.

De heer **Van Hijum** (CDA) is eveneens verrast dat de minister niet kiest voor een substantiële stap in de richting van 100% indirecte financiering. Volledige indirecte financiering zou immers een prikkel zijn om meer afval in de havens af te geven. Wat is de reden voor de keus om de indirecte financiering op 30% te handhaven? Het onderzoek van de Erasmus Universiteit wijst uit dat niet gevreesd hoeft te worden voor concurrentienadeel en afvaltoerisme kan voorkomen worden door een plafond te stellen aan de af te geven hoeveelheid afval. Ook het risico van kruis-subsidie tussen «groene» en niet groene schepen is niet groot als gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheid van differentiatie in de tariefstelling. Daarover zou in Europees verband een afspraak worden gemaakt. Hoe staat het daarmee? Wanneer wordt de evaluatie van het EMSA verwacht? In de brief wordt gezegd dat die begin 2006 zou verschijnen. Dan moet het mogelijk zijn spoedig de uitkomst daarvan te betrekken bij de bepaling van het nieuwe percentage voor de indirecte financiering. In welke mate verschilt het Nederlandse systeem van dat van andere landen? Het systeem dat de haven van Antwerpen hanteert impliceert een ontduiking van de richtlijn. Wat is daar inmiddels aan gedaan? Op welke manier wordt bevorderd dat in alle landen van Europa eenzelfde inspanning wordt geleverd? Wat bevordert de afgifte van het afval het meest, de hoogte van de indirecte financiering of de hoogte van het afgifterecht?

De heer **Verdaas** (PvdA) is enigszins teleurgesteld in het gestelde in de brief van de minister. De doelstelling was om in vijf jaar tot 100% indirecte financiering te komen, maar na twee jaar is dat percentage nog steeds 30, terwijl er geen indicaties zijn dat een verhoging van het percentage de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven nadelig beïnvloedt. De heer Verdaas verbaast zich het meest over het feit dat nog steeds niet bekend is wat de hoogte van de tarieven en de plafonds voor inname van afval in de verschillende havens van Europa zijn. De regering verwijst met haar argumentatie om de indirecte financiering niet te verhogen steeds naar de wenselijkheid van een level playing field in Europa, maar maakt niet duidelijk in welke mate het daaraan ontbreekt. Bovendien kan een voorbeeldfunctie ook van betekenis zijn. Als dus vanwege het ontbreken van een level playing field in Europa de afgifte van afval in Rotterdam duurder zou zijn dan elders, hoeft dat niet direct een reden te zijn om het

percentage indirecte financiering niet te verhogen. Nederland zou zich bijvoorbeeld aan kunnen sluiten bij Zweden, dat op het punt van de inname van afval wel een ruimhartig beleid voert.

De heer Verdaas meent verder dat het gevaar van kruissubsidie bij verhoging van het percentage indirecte financiering niet aan de orde hoeft te zijn. De zogenaamde «groene» schepen zou immers compensatie kunnen worden geboden.

Van belang is dat in Europa wordt gewerkt aan een goede afvalboekhouding en dat het toezicht daarop op orde wordt gebracht. Welke stappen wil Nederland op dit gebied nemen?

Antwoord van de minister

De **minister** merkt op dat internationaal onderzoek heeft uitgewezen dat de HOI-richtlijn, de richtlijn voor havenontvangstinstallaties, een positieve bijdrage levert aan de bescherming van het milieu. Zij heeft geleid tot de inrichting van scheepsafvalsystemen en een milieubewuster opereren door de betrokken stake holders. In toenemende mate wordt namelijk in Europa scheepsafval afgegeven. De ontwikkeling van de afvallogistiek gaat door, ook in Nederland, dat overigens de richtlijn later heeft ingevoerd dan de andere lidstaten. Het doel van de Nederlandse regering blijft: zoveel mogelijk afval via havenontvangstinstallaties innemen. Het jaar 2006 zal in het teken staan van het optimaliseren en het effectiever opereren van de havenafvalsystemen in de Nederlandse havens. Daarnaast is een sluitende begroting voor de inzameling van afval het doel. Dat laatste brengt thans met zich mee dat met handhaving van de indirecte financiering van 30% de afvalrechten omhoog kunnen aangezien het afgelopen jaar de inkomsten via de afvalsystemen hoger waren dan de uitgaven.

De minister wijst er in dit verband op dat de hoogte van het percentage voor de indirecte financiering niet van absolute betekenis is. Ter illustratie vergelijkt zij de situatie in Rotterdam met die van Hamburg. In beide havens heeft men een prognose gemaakt van de in te nemen hoeveelheid scheepsafval en die op 100% gesteld. Vervolgens heeft men dat percentage gekoppeld aan de maximaal in te leveren hoeveelheid afval. In Rotterdam kwam men bij een indirecte financiering van 30% uit op 6 m³ per schip, maar in Hamburg, waar een indirecte financiering van 100% geldt, mag een reder maar 0,7 m³ inleveren. Hieruit blijkt dat de hoogte van het percentage van indirecte financiering van geen betekenis is. Slechts de koppeling van dat percentage aan de hoeveelheid af te geven afval geeft een goed beeld. Overigens geldt het voorbeeld omgekeerd voor de afgifte van olie. In Hamburg mag men juist meer olie afgeven voor eenzelfde bedrag, maar in beide gevallen geldt dat de hoogte van het percentage van indirecte financiering niet bepalend is.

In Rotterdam doet zich nog de bijzondere situatie voor dat vooraf een hogere prijs voor de inname van het afval is berekend dan achteraf nodig bleek te zijn. Dat brengt met zich mee dat in een volgend jaar het tarief omlaag kan en het afgifrecht omhoog, zodat voor een lagere prijs meer kan worden ingeleverd.

Zweden heeft het meest milieuvriendelijke systeem. Daar geldt geen plafond voor de afgifte van afval bij een indirecte financiering van 100%. Dat brengt met zich mee dat in Zweden het meeste afval wordt ingenomen. Er is dus in Europa nog geen level playing field. De regering zoekt naar een evenwicht en zij wil met het eventueel bijstellen van het percentage voor de indirecte financiering wachten op de uitkomsten van het onderzoek van EMSA dat de richtlijn evalueert. Als dat onderzoek is afgerond, wil de regering opnieuw een afweging maken.

De reden waarom in Rotterdam nog relatief weinig afval is afgegeven kan te maken hebben met het karakter van de haven en het bestaan van oude contracten voor de inname van scheepsafval. Doordat in Rotterdam veel

met containers wordt gewerkt, gaat het lossen van schepen vrij snel en is er niet altijd gelegenheid voor het afgeven van afval.

De richtlijn biedt de mogelijkheid om een korting te geven voor zogenaamde groene schepen. Het probleem is evenwel dat iedere haven een andere definitie geeft voor een groen schip. Wellicht biedt het onderzoek van EMSA op dit punt duidelijkheid. De regering streeft in ieder geval in Nederland via de Havenraad naar harmonisering van de definiëring voor groene schepen.

Op het punt van het functioneren van de havenautoriteiten, de inrichting van de financieringssystemen en de hoogte van de afgiftereden is er nog te veel verschil tussen de lidstaten van Europa. Dat geldt eveneens voor de afvalsoorten die ingenomen worden. Verder worden bij de financiering in de verschillende lidstaten verschillende kostensoorten in aanmerking genomen. Soms zijn die inclusief de inzameling en de verwerking en soms niet. Daarnaast is er verschil in de marktwerking bij de afvalinzamelaars en verwerkers. In het ene land gebeurt dat door een private onderneming en in het andere door een overheidsbedrijf. Nederland zal dan ook streven naar een beter level playing field. De bevindingen die tot nog toe door EMSA zijn gepubliceerd zijn algemeen van aard. De eindconclusies moeten nog verschijnen. Eind december 2006 zal DG TREN naar verwachting een rapport bij het EP en de Raad indienen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Verdaas** (PvdA) herinnert aan zijn vraag over de afvalboekhouding. Welke stappen wil Nederland zetten opdat de afvalboekhouding in Europa op orde komt? Wil de regering met name inzetten op verhoging van het plafond voor de afgifte van hoeveelheid afval?

De heer **Van Hijum** (CDA) wil weten wat de ambitie van de regering is voor het komende jaar? Wanneer zal de evaluatie van het EMSA verschijnen? Zal de regering voorstellen doen voor harmonisering van de afgiftesystemen in Europa?

Mevrouw **Gerkena** (SP) vraagt de minister de Kamer schriftelijk mee te delen welk percentage indirecte financiering voor een bepaalde hoogte van het afgiftereden zal gelden.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) neemt met instemming kennis van het voornemen om het afgiftereden voor reders te verhogen. Hij wil echter ook graag schriftelijk geïnformeerd worden over de juiste getallen die in dat verband zullen gelden.

De **minister** zegt toe de Kamer schriftelijk te informeren over de percentages en getallen die zullen gelden. Zij wijst er evenwel op dat het beleid van de regering, waarmee het percentage indirecte financiering wordt gehandhaafd terwijl het afgiftereden wordt verhoogd, het voor de reders aantrekkelijker zal maken om het afval af te geven.

De minister zegt te willen pleiten voor meer inzicht in de afvalstromen. Daarbij is er al een boekhouding per schip en zal informatie via de IMO nodig zijn, zodat onevenwichtigheden worden voorkomen. Verder merkt zij op nog steeds te streven naar 100% indirecte financiering. Zij herhaalt echter te willen wachten met het vaststellen van een nieuw percentage totdat EMSA heeft gerapporteerd. Belangrijk is het creëren van een level playing field in Europa. Ook moet er bij de belangrijke stake holders een draagvlak zijn en goede samenwerking bij de afvoer van het afval zodat er zo goedkoop mogelijk kan worden gewerkt.

Tot slot merkt zij op dat de doelstelling moet zijn dat zoveel mogelijk afval wordt afgegeven. Daarom zal vooral gezocht worden naar verhoging van het plafond voor de afgifte van afval.

De **voorzitter** stelt vast dat de minister de Kamer schriftelijk zal informeren over de precieze gegevens voor de inname van scheepsafval.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers