

Vergaderjaar 2006–2007

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 15

**BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATER-
STAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 10 juli 2007

In november 2000 is de Europese richtlijn 2000/59/EC over «port reception facilities for ship-generated waste and cargo residues» van kracht geworden. Deze richtlijn schrijft voor hoe Europese zeehavens moeten omgaan met afval afkomstig van schepen. Een belangrijk punt in de richtlijn is dat de kosten voor het verwerken van het afval voor een substantieel deel (minimaal 30%) moet worden gedekt via indirecte financiering. Hierbij dienen schepen een heffing te betalen voor de inzameling, transport (opslag) en verwerking van scheepsafvalstoffen, ongeacht of zij ook daadwerkelijk afval afgeven. De gedachte hierachter is dat schepen worden aangemoedigd afval af te geven.

In Nederland is de richtlijn per 15 oktober 2004 geïmplementeerd in de vorm van een wijziging van de «Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen» (WVVS). Hierbij is het percentage indirecte financiering vastgesteld op minimaal 30%. Minister Peijs heeft destijds de ambitie uitgesproken om binnen vijf jaar het percentage te verhogen naar 100% op basis van een jaarlijkse transparante afweging van het milieubelang, het concurrentie-belang en de continuïteit van de inzameling en verwerking. In deze brief informeer ik u over de afvalafgifte in 2006 en het beleid voor 2007. Daarbij ga ik ook in op het Europese afvalafgiftebeleid naar aanleiding van vragen hierover tijdens het Algemeen Overleg over Kabinetsstandpunt Groenboek Europees Maritiem beleid van 13 juni jongstleden.

Afvalafgifte in 2006

Ruim een jaar na de implementatie van de richtlijn, heeft minister Peijs in 2006 besloten om het percentage indirecte financiering ongewijzigd te laten en met de havens afspraken te maken om hun individuele afvalplannen en financieringssystemen eerst verder te optimaliseren. Het ging hierbij om maatregelen die de afgiftehoeveelheden verruimen of op andere wijze drempelverlagend kunnen werken. U bent hierover schriftelijk geïnformeerd in de brief van 12 januari 2006 (25 868, nr.11).

Uit de jaarrapportage 2006 van de Nederlandse zeehavens blijkt dat in 2006 zowel het aantal afgevendende schepen als de hoeveelheid afgegeven afval is gestegen ten opzichte van 2005 (zie tabel 1).

Tabel 1: HOI-Jaarrapportage 2006 van de zeehavens

	% indir. Financ. 2006	% indir. Financ. 2005	Aantal afgevers 2006	Aantal afgevers 2005	Hoeveelheid scheepsafval 2006 (m ³)	Hoeveelheid scheepsafval 2005 (m ³)
Rotterdam	72%	88%	12 150	9 958	208 609 m ³	175 853 m ³
Amsterdam	80 %	128 %	2 122	1 662	18 839 m ³	14 371 m ³
Zeeland Seaports	69%	226%	993	752	12 959 m ³	4 871 m ³
Den Helder	39%	29%	1 438	1 116	2 971 m ³	2 893 m ³
Harlingen	37%	–	182	–	470 m ³	–
Groningen Seaports	76%	110%	627	508	2 209 m ³	2 354 m ³
Scheveningen	39%	54%	2 500	1 462	6 939 m ³	4 320 m ³
TOTAAL			20 012	15 458	252 996 m ³	204 662 m ³

Deze cijfers ondersteunen de conclusie van het Algemeen Overleg HOIs op 19 april 2006 (25 868, nr. 12), dat het percentage indirecte financiering op zich niet stimulerend hoeft te werken voor de afvalafgifte, maar dat juist de afgiftegrenzen en andere drempelverlagende maatregelen van belang zijn voor een goed functionerend afvalafgiftebeleid. Immers, met een gelijk gebleven wettelijk percentage van 30% zijn de feitelijke percentages vrijwel overal gedaald terwijl de afvalafgifte is gestegen. En dit laatste is uiteraard het doel waar we naar streven. De percentages waren in 2005 hoog omdat de afgifte van scheepsafval ondanks alle inspanningen in 2005 was achtergebleven ten opzichte van de vooraf verwachte hoeveelheden. Hierdoor zijn de kosten van inzameling en verwerking van scheepsafval achteraf lager gebleken dan de geïnde heffingen. De havens hebben hun financieringssysteem in 2006 aangepast, waardoor de geïnde heffingen en de indirecte kosten beter in evenwicht zijn met elkaar. De lagere percentages van indirecte financiering in 2006 illustreren deze verbeterde balans tussen inkomsten en uitgaven.

Europees afvalafgiftebeleid

De EMSA heeft in opdracht van de Europese Commissie de implementatie van de financieringssystemen van de HOI-richtlijn in de lidstaten geëvalueerd. Uit de tussenrapportage blijkt dat er grote verschillen zijn tussen de havenafvalsystemen in de verschillende Europese havens. De Richtlijn biedt ook de ruimte voor die verschillen. Daarnaast blijkt dat de mate van betrokkenheid van de havenautoriteiten bij het afvalafgiftebeleid een cruciale rol speelt bij een effectieve uitvoering van de richtlijn. In verschillende lidstaten hebben de havens geen zicht op de totale hoeveelheid en kosten van afvalverwerking waardoor de havens niet in staat zijn om het feitelijke percentage indirecte financiering aan te geven. Tijdens het Algemeen Overleg over het kabinetsstandpunt Groenboek Europees Maritiem Beleid op 13 juni jongstleden vroegen mevrouw Dezentjé Hamming en de heer Kortenhorst naar meer harmonisatie van het Europese afvalafgiftebeleid. Verregaande harmoniseringsvoorstellen lijken op onvoldoende draagvlak te kunnen rekenen omdat de meeste lidstaten inmiddels enkele jaren hebben geïnvesteerd om hun huidige havenafvalplannen in de praktijk te brengen en hun stakeholders te informeren. De Europese Commissie beziet nu op welke punten harmonisatie nodig en mogelijk is. Ik heb in een brief aan de Europese Commissie er op aangedrongen om te komen tot een eenduidig begrippenkader. Zoals ook uit de onderzoeken naar aanleiding van de Probo Koala blijkt, is dat van groot belang. De Europese Commissie is voornemens om eind dit jaar te komen met een eerste voorstel van aanpassing van de Richtlijn, waarover

de lidstaten informeel zullen worden geconsulteerd. In 2008 zal een formele consultatie van de aanpassingsvoorstellen van de richtlijn plaatsvinden.

Beleid 2007

Gezien de verbetering van de havenafvalsystemen van de Nederlandse zeehavens en de stijgende afgifteresultaten in 2006, wil ik mede in afwachting van de Europese ontwikkelingen, het percentage indirecte financiering ook in 2007 ongewijzigd houden op minimaal 30%. Om die redenen wil ik ook afstappen van de ambitie om binnen 5 jaar te komen tot 100% indirecte financiering. Uit tabel 1 blijkt overigens dat de grote havens in de afgelopen jaren ruim boven het minimale percentage van 30% zijn uitgekomen. In Nederland en op Europees niveau zal ik mij inzetten voor een verdergaande optimalisatie van het afvalafgiftebeleid, voor een eenduidig begrippenkader en voor betere informatie-uitwisseling tussen Europese havens. Daarnaast zal ik, zoals gezegd tijdens het Algemeen Overleg Probo Koala op 21 juni jongstleden, voorstellen doen met betrekking tot een strengere afgifteplicht van slops (zijnde ladingresiduen) in Europa.

De staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat,
J. C. Huizinga-Heringa