

Vergaderjaar 2024–2025

25 868

Milieu en scheepvaart

Nr. 29

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 3 juni 2025

Middels deze brief informeer ik uw Kamer over een recent onderzoek naar afgiftepunten voor huishoudelijk afvalwater voor kleine passagiersschepen. Dit onderzoek draagt bij aan het creëren van handelingsperspectief voor de betrokken partijen en uiteindelijk aan het verbeteren van de waterkwaliteit in Nederland.

Aanleiding

Per 1 januari 2025 geldt vanuit het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI) een lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater voor passagiersschepen tussen de 13 en 50 personen. Dit besluit is reeds in 2021 door de Verdragsstaten genomen met betrokkenheid van de passagiersvaart. Dit geeft de betreffende passagiersvaart de mogelijkheid om zich voor te bereiden op dit verbod. Huishoudelijk afvalwater betreft afvalwater uit keukens, eetruimten, wasruimten en bijkeukens, en toiletwater. Het verbod betreft hotelschepen met meer dan 12 slaapplaatsen en passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 12 passagiers, zoals riviercruise- en hotelschepen, dagtochtschepen, charterschepen en rondvaartboten.

In eerste instantie is het verbod alleen van toepassing op schepen die vanaf 2008 in de vaart zijn genomen. Deze schepen moeten reeds beschikken over een boordzuiveringsinstallatie of verzameltank. Deze schepen mogen door middel van een boordzuiveringsinstallatie het gezuiverde water lozen op het oppervlaktewater en hoeven daardoor slechts incidenteel zuiveringsslib af te geven. De grootste opgave ligt echter in het doen laten realiseren van afgiftepunten voor oudere passagiersschepen waarbij het huishoudelijk afvalwater wordt opgevangen in een verzameltank en vervolgens afgegeven dient te worden bij een afgiftepunt. Deze schepen moeten vanaf 1 januari 2030 voldoen aan het lozingsverbod door te beschikken over een verzameltank of boordzuiveringsinstallatie.

Om aan het lozingsverbod te voldoen moeten deze schepen hun afvalwater kunnen lozen bij een afgiftepunt. Het was vorig jaar nog niet duidelijk of er per 1 januari 2025 voldoende afgiftepunten beschikbaar zouden zijn voor de beperkte categorie schepen die vanaf dit jaar onder het lozingsverbod valt. De verwachting was dat niet alle gemeentes waar dergelijke passagiersschepen afmeren al een afgiftepunt hadden gerealiseerd. Ook was het nog onvoldoende duidelijk welke drempels gemeentes (mogelijk) ervaren in het realiseren van deze afgiftepunten. Om deze vragen te beantwoorden heeft lenW aan Royal HaskoningDHV gevraagd om een onderzoek uit te voeren.

Samenvatting onderzoek

Het onderzoek heeft eerst de behoeftes van de sector en het aantal bestaande afgiftepunten in kaart gebracht en daarna aanbevelingen gedaan voor het vervolg.

De behoefte naar afgiftepunten verschilt per doelgroep. Het onderzoek maakt onderscheid tussen vier doelgroepen: dagpassagiersschepen, charterschepen, riviercruiseschepen en salonschepen / snelle boten. Uit overleg met sectorpartijen blijkt dat het grootste deel van de passagiersschepen (70% – 80%) behoefte heeft aan een afgiftepunt op een eigen steiger; een kleiner deel (20% – 30%) heeft behoefte aan openbare afgiftepunten op doorgaande vaarwegen. Vooral voor de kleine riviercruiseschepen en de charterschepen zijn openbare afgiftepunten van belang. Het is daarom het meest effectief om in te zetten op een combinatie van zoveel mogelijk afgiftepunten op een eigen steiger in combinatie van een kernnetwerk van openbare afgiftepunten. Stimuleren van medegebruik op een eigen steiger kan ook bijdragen aan het zo laagdrempelig mogelijk maken van afgifte.

Het onderzoek brengt ook in kaart op welke locaties al afgiftepunten aanwezig zijn en in hoeverre lokale overheden bekend zijn met dit verbod. Uit gesprekken blijkt dat er bij gemeenten en sectorpartijen inmiddels ruime aandacht is voor dit onderwerp. De brief die lenW in 2023 naar gemeenten heeft gestuurd heeft ertoe geleid dat het aantal locaties met een afgiftepunt is gegroeid en het totaal aantal afgiftepunten is toegenomen. Ondernemers en regionale overheden (provincies, waterschappen en gemeenten) zijn over het algemeen bereid hun verantwoordelijkheid te nemen voor het (gezamenlijk) realiseren van afgiftepunten.

Als laatste doet het onderzoek aanbevelingen om te komen tot een dekkend netwerk. Belangrijk is om samen met regionale overheden en sectorpartijen overeenstemming te bereiken over de locaties van de afgiftepunten. Het onderzoek doet een voorstel voor een kernnetwerk van openbare afgiftepunten. Het gaat daarbij om 19 locaties in de komende twee jaar (waarvan zes al gerealiseerd) en 24 locaties (acht al aanwezig of in planning) in de periode daarna om te komen tot een landelijk dekkend netwerk. lenW en / of Rijkswaterstaat kunnen een regierol nemen door relevante partijen in de regio's bij elkaar te brengen.

Er zijn verschillende opties voor financiering, zoals verrekening in het havengeld, betaling bij afgifte, verrekening in afvalwaterheffing of voorfinanciering door betrokken diensten of gebruikers. Uitgangsprincipe bij alle financieringsopties is dat de vervuiler betaalt. Dit is zo bepaald in het Scheepsafvalstoffenverdrag. Financiering door lenW ligt daarom niet voor de hand. De effectiviteit van het verbod valt of staat met het gedrag van gebruikers. Op locaties waar reeds een afgiftepunt beschikbaar is, is het gebruik vaak minimaal. Een voorlichtingscampagne zou effectief kunnen zijn om te komen tot naleving van het lozingsverbod.

Tot slot

De komende periode geeft lenW op verschillende manieren opvolging aan het onderzoek. De gemeenten die in het rapport worden genoemd zullen worden aangeschreven om het lozingsverbod en onderzoek daarnaar onder de aandacht te brengen. In de werkgroep met sectorpartijen zal worden besproken hoe lenW en Rijkswaterstaat een rol zouden kunnen spelen bij het stimuleren van het aanleggen van afgiftepunten en het gebruik daarvan. Samen met Rijkswaterstaat zal worden onderzocht welke aanvullende mogelijkheden er zijn voor voorlichting over dit onderwerp.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener