Gemeente Amsterdam



Tussenevaluatie Pilot 9 Straatjes

September 2024, directie Afval & Grondstoffen



Uitgevoerd door: Gemeente Amsterdam, directie Afval en Grondstoffen
Auteur: 5.1, 5.1. 2. e
E-mailadres: 5.1, 2, e @amsterdam.nl

Bezoekadres: Anton de Komplein 150, 1102CW Amsterdam

Amsterdam, september 2024
Foto voorzijde: Afvalboot Singel 9 straatjes (2024)

Inhoud

Tussenevaluatie Pilot 9 Straatjes 1
Inleiding 4
Projectgebied en status uitvoering 4
Wat is Afval op Afspraak? 6
Resultaten per doelstelling 7
A. Verkeersbewegingen 7
B. Scheidingspercentage 9
C. Schoon 12
D. Kwaliteit grondstofstromen 16
E. Ketensamenwerking 17
Overige resultaten 19
Ingezameld afval 19
Tevredenheid bewoners en ondernemers 20
Inzichten en geleerde lessen 22
Financiën 24
Conclusie en aanbevelingen 27

Inleiding

In deze tussenevaluatie bespreken we de bevindingen tot nu toe van Pilot 9 straatjes. In Pilot 9 straatjes wordt al het afval met uitzondering van grof afval in de 9 straatjes ingezameld als Stedelijk Afval[1]. De pilot loopt van 1 januari 2021 tot en met 31 december 2025 en de evaluatie van de pilot heeft als doel om te monitoren of de gestelde doelen behaald worden en wat de geleerde lessen zijn. De evaluatie dient ook als basis voor besluitvorming omtrent de verandering of verdere ontwikkeling van afvalinzameling in de 9 straatjes en het centrum van Amsterdam. Om genoeg tijd te hebben om voor te bereiden maken we als gemeente liefst dit jaar een keuze over het vervolg in de 9 straatjes per 1 januari 2026.

Directe aanleiding voor de pilot was de manier van inzamelen in het centrum van met name bedrijfsafval en de problematiek die dat met zich meebrengt. Het afval wordt opgehaald in grote hoeveelheden, met zware inzamelvoertuigen en meer dan tien inzamelaars rijden kris kras door de stad.
De gemeente zag potentie in het gezamenlijk en fijnmazig inzamelen van al het afval door één partij en hierbij ook gebruik te maken van het in de binnenstad zo rijk aanwezige water. Door met één fijnmazig inzamelsysteem te werken voor zowel huishoudens als bedrijven wil de gemeente bijdragen aan duurzaamheids-, leefbaarheids- en grondstoffenambities.
De motie waaruit de pilot is voortgevloeid stamt uit 2016. Inmiddels zijn we acht jaar verder en zijn er naast genoemde problematiek nog problemen bijgekomen in het Centrum zoals de inzakkende kades en bruggen en recent nog de inzameling van statiegeldblikjes.

De gemeente wil regie hebben over het inzamelen van zowel afval van bewoners als van bedrijven. Om er zo voor te zorgen dat de gemeente doelen kan stellen aan de inzameling en verwerking en er met één inzamelaar wordt gewerkt. Hiervoor is in samenwerking met het Rijk gebruik gemaakt van de crisis- en herstelwet en voor dit gebied een uitzondering op de wet Milieubeheer gerealiseerd. De juridische oplossing is gevonden in het bestempelen van al het afval met uitzondering van grof afval in het gebied de 9 straatjes als huishoudelijk afval, voor de duur van vijf jaar. De gemeente is verantwoordelijk voor de inzameling van huishoudelijk afval en het bedrijfsafval en dit stelt de gemeente in staat de gewenste regierol te vervullen. Het was altijd de bedoeling om de uitvoering aan de markt te laten omdat innovatieve oplossingen nodig zijn en wij als gemeente geloven dat de markt die kan leveren. Ondanks drie aanbestedingen is het echter niet gelukt om een marktpartij te vinden waarna besloten is om de inzameling zelf te doen. De aanbesteding voor het verwerken van het afval is wel gelukt en wordt uitgevoerd door PreZero. Hierdoor is er alsnog sprake van intensieve samenwerking tussen de gemeente en een commerciële verwerker.

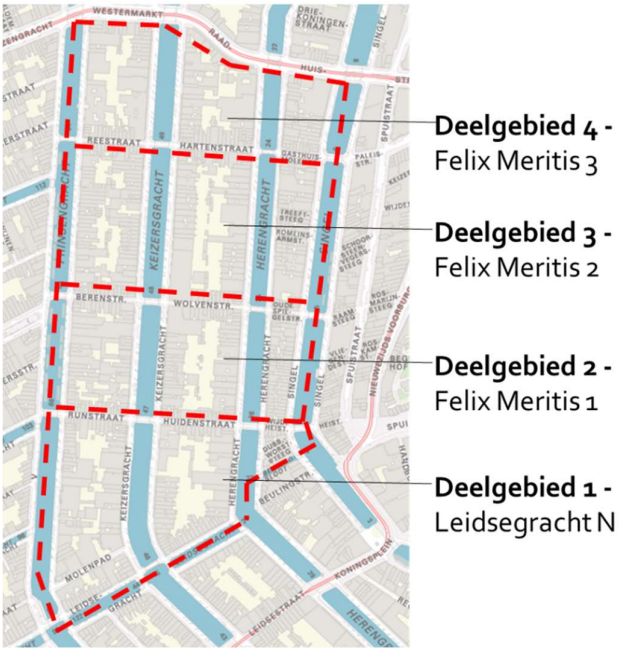
Halverwege 2022 is begonnen met de implementatie van een nieuwe manier van inzamelen in de 9 straatjes, gebruikmakend van lichte elektrische voertuigen en afvoer van afval over het water. We noemen deze manier van inzamelen Afval op Afspraak. Zoals de naam impliceert maken bewoners en ondernemers een afspraak om het afval op te laten halen. Hierdoor staat er geen afval meer op straat en is duidelijk welk afval van wie afkomstig is. Het is belangrijk te beseffen dat de manier van inzamelen in principe los staat van het concept stedelijk afval. In pilot 9 straatjes, en dus in deze tussenevaluatie, testen we in de eerste plaats het concept stedelijk afval. Ondertussen leren we ook veel van het fijnmazig inzamelen van afval middels afval op afspraak.

Projectgebied en status uitvoering

In totaal bevat het pilotgebied 2389 adressen, waarvan 487 bedrijfsadressen en 1914 adressen van huishoudens.
Pilotgebied 9 straatjes is opgedeeld in 4 deelgebieden waar het inzamelsysteem stap voor stap is geïntroduceerd.

In deelgebied 1 en 2 werd vanaf respectievelijk 2022 en 2023 afval opgehaald middels Afval op Afspraak. Deelgebied 3 en 4 zijn in maart en juni 2024 toegevoegd aan het systeem. Daarmee is sinds juni de nieuwe wijze van inzamelen in het gehele pilotgebied ingevoerd.

[1] Stedelijk afval is een term uit de Kaderrichtlijn Afvalstoffen van de EU. Stedelijk afval omvat afval van huishoudens en afval uit andere bronnen dat qua aard en samenstelling vergelijkbaar is met afval van huishoudens. Ongeveer 10% van al het afval is Stedelijk Afval.



Figuur 1: Projectgebied en deelgebieden

In het pilotgebied wordt al het afval van huishoudelijke adressen opgehaald middels Afval op Afspraak. Bij bedrijven geldt dit voor 92% van de adressen.
Bij 8% van de bedrijven wordt nog afval opgehaald door de commerciële inzameldienst van de gemeente, BAC (Bedrijfsafval en Contracten), of een andere inzamelaar. Hiervan zijn 4 grote hotels met in elk geval teveel afval om op te halen met het Afval op Afspraak systeem. De overige bedrijven verwachten we wel nog toe te kunnen voegen aan het systeem. Het huidige inzamelmaterieel is niet geschikt voor bijvoorbeeld grote hoeveelheden glas. Er zijn de komende maanden inzamelvoertuigen op komst die dit probleem oplossen.

In de tabel hieronder is het aantal adressen per deelgebied te zien per inzamelmethode net na de laatste uitrol in juni 2024.

Deelgebied	Huishoudens	Bedrijven		Totaal
	AoA	AoA	BAC	
Deelgebied 1	452	119 (95%)	6 (5%)	577
Deelgebied 2	484	136 (92%)	12 (8%	632
Deelgebied 3	531	64 (86%)	10 (14%)	605
Deelgebied 4	447	128 (91%)	12 (9%)	575
Totaal	1914	447 (92%)	40 (8%)	2389

Figuur 2: Deel van adressen dat wordt ingezameld middels Afval op Afspraak (momentopname eind 2023). Afkortingen: AoA = Afval op afspraak, het nieuwe systeem, BAC = Bedrijfsafval en Contracten, traditionele gemeentelijke bedrijfsafvalinzameling. Een deel van de bedrijven in de BAC categorie is uitbesteed aan commerciële inzamelaars. Dit heeft te maken met specifieke situaties en inzamelsystemen van bedrijven.

Wat is Afval op Afspraak?

Afval op afspraak is een systeem waarbij bewoners en ondernemers een afspraak maken om hun afval op te laten halen. Hiervoor maken ze gebruik van een webapplicatie waarin een afspraak gemaakt kan worden van een tijdsblok van 2 uur. Er zijn tijdsblokken beschikbaar op alle dagen van de week. ’s Ochtends wordt er iedere dag ingezameld. In de avond alleen op maandag en donderdag.
Binnen dit tijdsblok wordt het afval opgehaald door een chauffeur op een licht elektrisch voertuig. De chauffeur belt aan, neemt het afval in ontvangst en registreert de hoeveelheid afval per gescheiden stroom op zijn tablet. Als de chauffeur klaar is met zijn route rijdt hij of zij naar de afvalboot aan de rand van het projectgebied. Hier wordt het afval in de boot overgeslagen. Iedere stroom afval heeft zijn eigen bak.

Bewoners en ondernemers kunnen hun afval tijdens openingstijden ook komen brengen naar de boot. Inzamelmiddelen zoals zakjes en bakjes voor GFE/T afval en roze zakken voor textiel worden beschikbaar gesteld door de gemeente en uitgedeeld door de chauffeurs.



Figuur 3: Inzamelmedewerker neemt gescheiden afval aan van een bewoner

Resultaten per doelstelling

A. Verkeersbewegingen

Doelstelling

Het aantal verkeersbewegingen vermindert van het gemiddeld aanwezig zijn van 9,1 vuilniswagen per dag naar géén zware vuilniswagens in dit gebied, hiermee reduceren we uitstoot van CO2, NOx en fijnstof;

Hoe gemeten

Om het effect wat betreft deze doelstelling te meten kijken we naar de aanwezigheid van zware vuilniswagens in het pilotgebied. Vuilniswagens die door het gebied rijden op weg naar een inzamellocatie buiten het gebied worden hierbij niet meegerekend. Ook de lichte elektrische inzamelvoertuigen gebruikt door Afval op Afspraak worden niet meegerekend. Ter vergelijk: Vuilniswagens wegen over het algemeen meer dan 20 ton. De voertuigen die worden gebruikt voor Afval op Afspraak wegen allemaal minder dan 3,5 ton. De vuilniswagens die nog rijden worden ingezet door of namens BAC.

We kijken zowel naar het aantal vuilniswagens per dag als hoe lang die wagens aanwezig zijn in het pilotgebied. Een vuilniswagen die maar bij één adres afval ophaalt geeft veel minder overlast dan een vuilniswagen die 20 adressen langsgaat. Beiden tellen voor één als je kijkt naar het aantal rijbewegingen maar gekeken naar de duur van de aanwezigheid in het gebied is er een groot verschil.

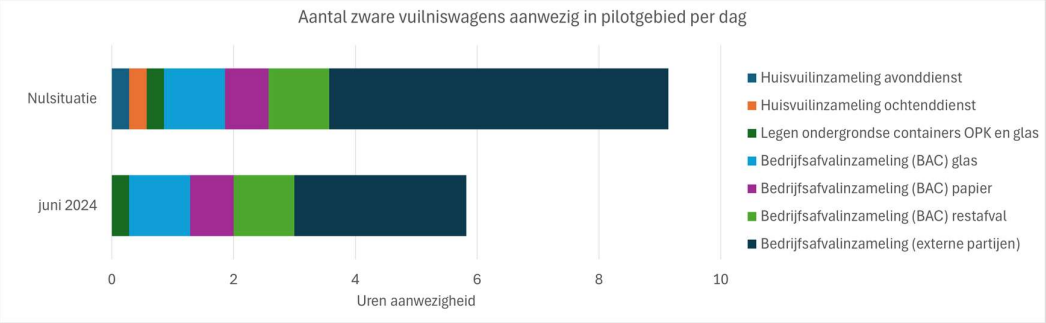
Belangrijk te vermelden is dat de manier van dataverzameling verschilt tussen de twee meetmomenten. Het bepalen van de nulsituatie is gedaan door tellingen op straat, in januari 2018. De meting van juni 2024 is gedaan middels een berekening op basis van de gegevens per adres. Dit is mogelijk omdat er op dit moment goed zicht is op al het afval dat wordt ingezameld in de 9 straatjes. Hoewel we denken dat de resultaten realistisch en representatief zitten er onvolmaaktheden in de vergelijking door het verschil in meetmethoden. Het verdient daarom aanbeveling om tijdens de eindevaluatie gebruik te maken van dezelfde meetmethode als tijdens de nulsituatie.



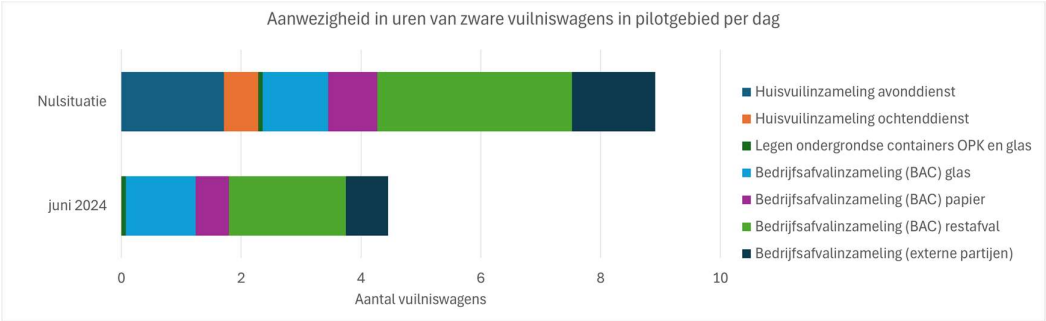
Figuur 4: Een licht elektrisch voertuig dat wordt ingezet tijdens de pilot

Resultaten verkeersbewegingen

- Het aantal verkeersbewegingen van zware vuilniswagens is met 36% afgenomen van gemiddeld 9,1 naar 5,8 per dag.
- De aanwezigheid van vuilniswagens in uren is met 50% afgenomen van 8,9 naar 4,4 uur per dag.
- Er rijden geen vuilniswagens meer in het gebied voor afval van bewoners.
- Er rijden nog wel vuilniswagens in het gebied voor afval van bedrijven. Deels omdat nog niet altijd geschikt inzamelmaterieel voorhanden is (bv. voor grote hoeveelheden glas), deels omdat sommige bedrijven simpelweg te veel afval hebben om op te kunnen halen middels Afval op Afspraak. Dit laatste geldt met name voor 4 grote hotels.



Figuur 5: Het aantal verkeersbewegingen van zware vuilniswagens per dag



Figuur 6: De aanwezigheid van zware vuilniswagens per dag in uren

Verdere overwegingen

- Naast verkeersbewegingen van zware voertuigen heeft de pilot ook effect op verkeersbewegingen van lichte elektrische voertuigen. Deze verkeersbewegingen nemen juist toe. Gezien het feit dat een klein voertuig minder mee kan nemen dan een groot voertuig zijn er meer verkeersbewegingen nodig van kleine voertuigen. Hoewel deze lichte voertuigen geen impact hebben op kades en bruggen, zou het wel een effect hebben op de bereikbaarheid van de binnenstad.
- In de pilot wordt ook gebruik gemaakt van boten. Hiervoor is een overslagpunt aanwezig in het gebied waar het afval van land op water wordt overgeslagen. Van daaruit wordt het per boot getransporteerd naar de verwerker. Waternet is hiervoor de transporterende partij. In de binnenstad gebruiken ze hiervoor in principe elektrische boten, hoewel dat in de praktijk nog niet altijd lukt.
- In een onderzoek van TNO ‘Amsterdam Vaart’ is de inzameling met lichte elektrische voertuigen en boten in de 9 straatjes onder de loep genomen. Hieruit bleek dat de uitstoot van CO2 afnam naar 0, maar dat de uitstoot van stikstof en fijnstof juist toenam. Dit laatste komt met name door het gebruik van dieselvaartuigen op het ij (en dus niet in het centrum). Gebruik van elektrische boten en het verkorten van de vaarafstand kunnen deze uitstoot reduceren.

Conclusie

- Het aantal verkeersbewegingen van zware vuilniswagens is met 36% afgenomen van gemiddeld 9,1 naar 5,8 per dag.
- De aanwezigheid van vuilniswagens in uren is met 50% afgenomen van 8,9 naar 4,4 uur per dag.

B. Scheidingspercentage

Doelstelling
Het scheidingspercentage wordt in lijn gebracht met de resultaten stadsbreed;

Hoe gemeten
Bij het verzamelen van data van afvalgewichten in de 9 straatjes zijn we veel moeilijkheden tegengekomen. Het oorspronkelijke doel om al het afval per adres te wegen om zo heel gedetailleerd te kunnen rapporteren over scheidingspercentages bleek in de praktijk niet haalbaar. In plaats daarvan is er voor gekozen het volume in te schatten en dit om te rekenen naar gewicht. Hoewel dit een gangbare methodiek is, zorgt dit voor iets minder accurate gegevens. Daarnaast zijn we door omstandigheden twee keer gewisseld van applicatie. Deze applicatie wordt gebruikt door bewoners en ondernemers om afspraken te maken en door chauffeurs om het afval te registreren. Het kost iedere keer veel tijd om een applicatie op maat te maken, te implementeren, gebruikers op te leiden en uiteindelijk bruikbare data te ontsluiten. Op 1 januari 2024 is de laatste en huidige applicatie live gegaan. De resultaten hieronder zijn afkomstig uit 2023. We verwachten over 2024 meer inzichten te kunnen verzamelen en delen met betrekking tot het scheidingspercentage.
Verder is belangrijk te vermelden dat in de resultaten alleen bronscheiding is meegenomen en dus geen nascheiding. Op dit moment wordt het restafval uit de 9 straatjes door de verwerker niet nagescheiden. Nascheiding levert 8%-12% extra scheiding op.
Grof afval is ook geen onderdeel van de pilot en wordt dus ook niet meegenomen in de scheidingsresultaten. Ook afval uit bijplaatsingen en prullenbakken wordt niet meegerekend in de scheidingsresultaten.
Voor OPK (Oud Papier en Karton) en glas zijn er nog ondergrondse containers in het gebied. Deze gewichten zijn wel meegerekend bij het Afval op Afspraak systeem.

Naast het aanbieden van gescheiden inzameling wordt er in de pilot ook veel aandacht besteed aan het stimuleren van scheiden. Middels schriftelijke communicatie, bewonersavonden, een rijdende scheidingsexpositie op een bakfiets in de buurt en een bezoek met chauffeurs en bewoners aan de verwerker is de mogelijkheid tot scheiden bekend gemaakt en het belang ervan benadrukt. Daarnaast is er veel aandacht besteedt aan het praktische aspect van scheiden in een krappe binnenstad. Samen met de verwerker zijn bewoners en bedrijven bezocht om mee te denken over hoe te scheiden, waarbij ook inzamelmiddelen zoals bakken en zakken zijn uitgedeeld. Hoewel er zeker stappen worden gezet, blijkt het ook lastig om met name bedrijven te bewegen tot goed scheiden. Een financiële prikkel zou wellicht kunnen helpen.

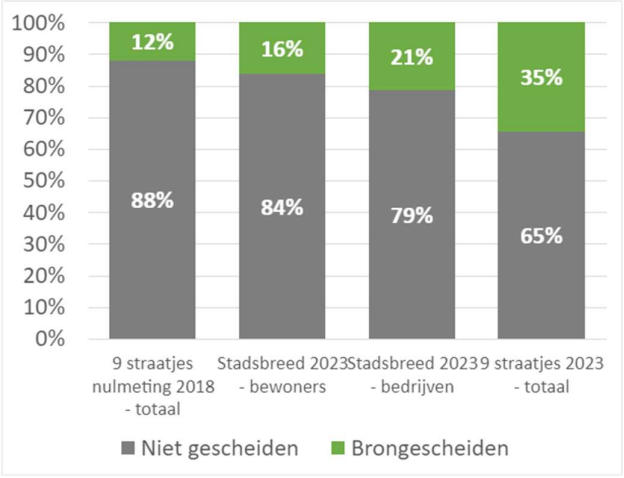


Figuur 7: Een bewoner biedt zijn afval gescheiden aan

Resultaten

Bronscheiding

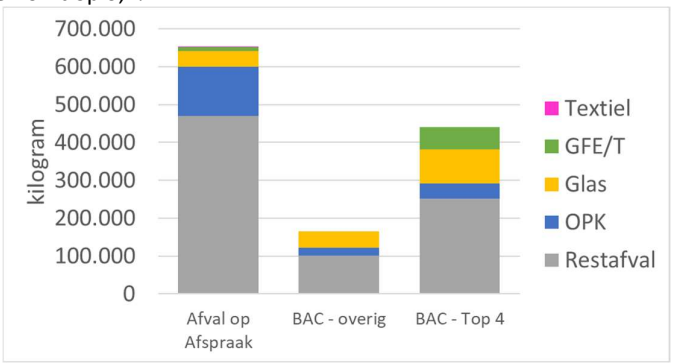
- Het bronscheidingspercentage in de 9 straatjes was in 2023 35%. Dit is hoger dan het bronscheidingspercentage van bewoners (16%) en bedrijven (21%) stadsbreed. Daarmee is de doelstelling ruimschoots gehaald.
- Ten opzichte van de nulmeting in 2018 in de 9 straatjes is het scheidingspercentage toegenomen van 12% tot 35%.
- 5.1, 2, f it biedt nog veel perspectief voor verdere verhoging van het scheidingspercentage.



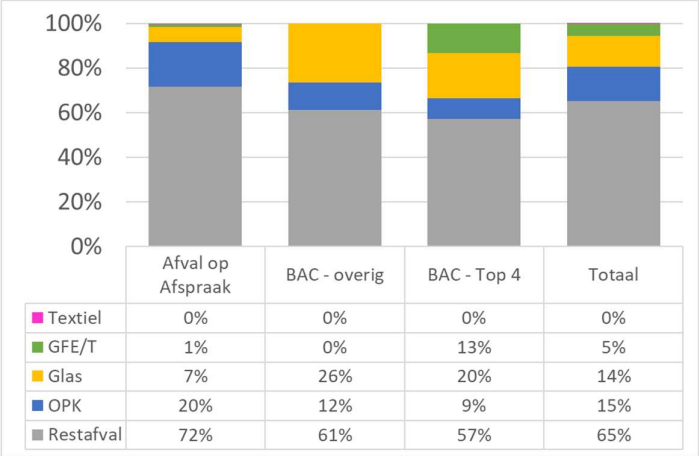
Figuur 8: Bronscheiding in de 9 straatjes. Bronnen: Raadsbrief 2018 (nulmeting 2018), stortgegevens huisvuilinzameling (stadsbreed 2023 – bewoners), BAC gegevens (stadsbreed 2023 – bedrijven & 9 straatjes 2023 – totaal), projectdata (9 straatjes 2023 – totaal).

Scheiding per afvalstroom

- Gemiddeld werd er in deelgebieden 1 en 2 in de 9 straatjes afgelopen jaar 35% gescheiden ingezameld. Middels het Afval op Afspraak systeem is 653.000 kilogram ingezameld met een scheidingspercentage van 28%. Bij de 4 grootste bedrijven en de overige bedrijven die nog door BAC worden ingezameld was het bronscheidingspercentage respectievelijk 43% en 39%.
- We maken bij BAC onderscheid tussen de Top 4, de vier bedrijven met het meeste afval, en de overige bedrijven. De overige bedrijven verwachten we nog te kunnen toevoegen aan het Afval op Afspraak systeem. We wachten hiervoor op geschikt materieel, bijvoorbeeld om grotere hoeveelheden glas bij horeca op te kunnen halen. Dit verklaart ook het relatief hoge scheidingspercentage in deze groep.
- De vier grootste bedrijven hebben teveel afval om op te kunnen halen met het afval op afspraak systeem. Positief is om te zien dat dat hun niet in de weg staat om afval te scheiden.
- Textiel wordt zeer beperkt gescheiden aangeleverd in de 9 straatjes. In 2023 werd er 2500 kilogram verzameld wat neerkomt op 0,4%.



Figuur 9: Scheidingsgewicht 2023 in deelgebied 1 & 2 van Pilot 9 straatjes.

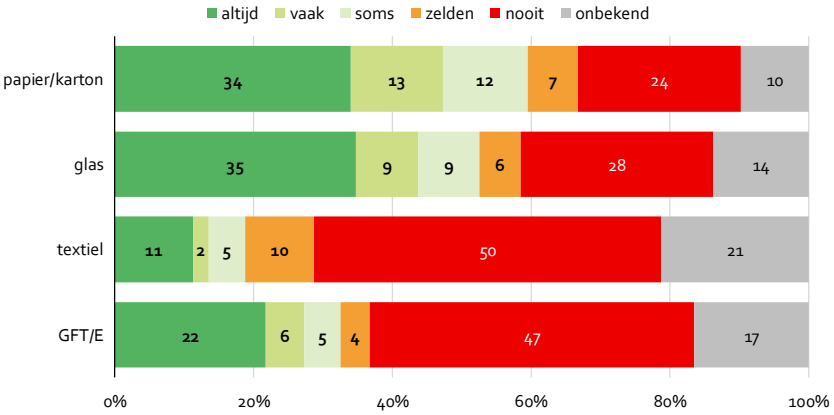


	Afval op Afspraak	BAC - overig	BAC - Top 4	Totaal
Textiel	0%	0%	0%	0%
GFE/T	1%	0%	13%	5%
Glas	7%	26%	20%	14%
OPK	20%	12%	9%	15%
Restafval	72%	61%	57%	65%

Figuur 10: Scheidingspercentage 2023 in deelgebied 1 & 2 van Pilot 9 straatjes.

Scheiding in bewonersenquête

Bewoners en ondernemers geven zelf aan dat papier/karton (57%) en glas (53%) vaak wel gescheiden wordt aangeleverd tijdens de proef. Textiel (18%) en GFE/T (33%) worden veel minder vaak gescheiden aangeleverd.



Figuur 11: Mate waarin afvalfracties tijdens de proef gescheiden werden aangeleverd (N=400), bron: O&S.

Uit de resultaten blijkt dat er verschillen zitten tussen bewoners en ondernemers. Zo scheiden ondernemers vaker papier/karton (76%) en ook iets vaker GFE/T (39%) maar minder vaak glas (39%) en Textiel (4%). Daarnaast blijkt dat er het meest gescheiden wordt in het gebied waar Afval op Afspraak het langst actief is. Dit duidt erop dat mensen moeten wennen aan het systeem.

We hebben ook gevraagd wat bewoners en ondernemers nodig hebben om meer te scheiden.
29% van de respondenten geeft aan behoefte te hebben aan meer ruimte in huis, 25% heeft behoefte aan verschillende soorten zakken voor verschillende soorten afval. Een vijfde (19%) heeft helemaal niets extra's nodig en een even groot deel geeft een eigen reden op waarmee ze geholpen zouden zijn om afval beter te kunnen scheiden. Daarnaast wil 15% weten wat er met het afval gebeurt en 11% heeft behoefte aan informatie over welk afval bij de verschillende fracties hoort. Een tiende wil niet aan afvalscheiding doen.

Conclusie

- Het bronscheidingspercentage is toegenomen van 12% in 2018 tot 35% in 2023.
- De primaire doelstelling is behaald, de scheidingsresultaten zijn namelijk een stuk hoger dan de stadsbrede scheidingsresultaten.
- De (vier) bedrijven met het meeste afval doen het qua scheiding relatief goed.
- GFE en textiel worden nog relatief weinig gescheiden aangeleverd door zowel bewoners als bedrijven.
- Een sorteeranalyse laat zien dat er nog veel potentie is tot verdere verbetering van de scheidingsresultaten.

C. Schoon

Doelstelling

Er is zichtbaar minder zwerfafval en verkeerd aangeboden afval in het gebied;

Hoe gemeten

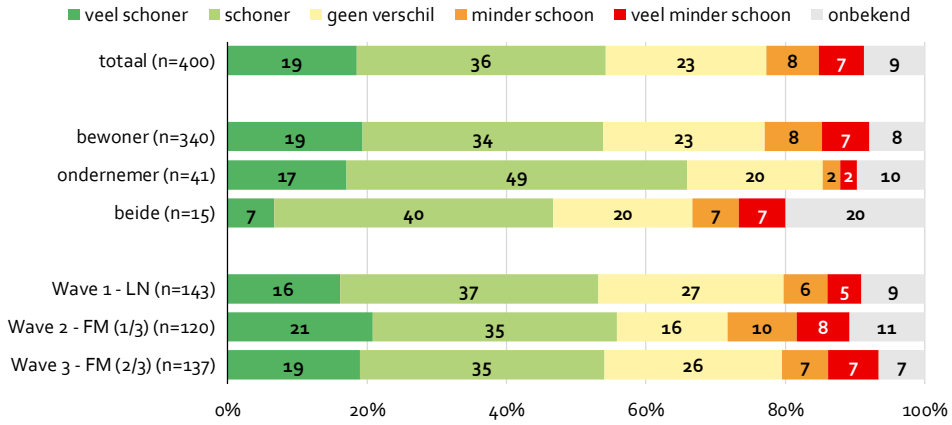
We gebruiken een aantal indicatoren om de schoonheid op straat te meten in de 9 straatjes. Ten eerste hebben we bewoners en ondernemers middels een enquête in juni 2024 gevraagd hoe schoon zij het vinden. Ten tweede kijken we naar beschikbare data over meldingen en handhaving. Om de data goed te kunnen interpreteren geven we context en duiding. We hoopten ook gebruik te kunnen maken van CROW data, maar in de praktijk blijkt die niet fijnmazig genoeg om daar zinnige informatie uit te halen.
Belangrijk te vermelden dat de Pilot niet verantwoordelijk is voor inzameling van afval uit prullenbakken, ondanks dat we ze in de praktijk soms wel legen. We zijn immers met relatief veel mensen in het gebied en vinden het dus logisch dat we zo integraal mogelijk zorg dragen voor de schoonheid op straat. Dit afval wordt overigens niet meegerekend bij het bepalen van het scheidingspercentage (Doelstelling B).



Resultaten

Enquête

Vergeleken met de situatie vóór de start van Pilot 9 straatjes geeft 55% van alle 400 respondenten aan dat het tijdens de proef met het op afspraak ophalen van afval (veel) *schoner* op straat is. Ondernemers vinden dat verhoudingsgewijs vaker dan bewoners (66% versus 53%). Er zijn (zeer) weinig verschillen in mening tussen de deelgebieden in de 9 Straatjes. 15% is van mening dat het (veel) minder schoon op straat is sinds de proef gestart is. In deelgebied 2 is dat 18%, in deelgebied 1 11%. Een tiende van de respondenten heeft geen antwoord op de vraag en bijna een kwart heeft een neutrale houding: zij zien geen verschil met voorheen.



Meldingen

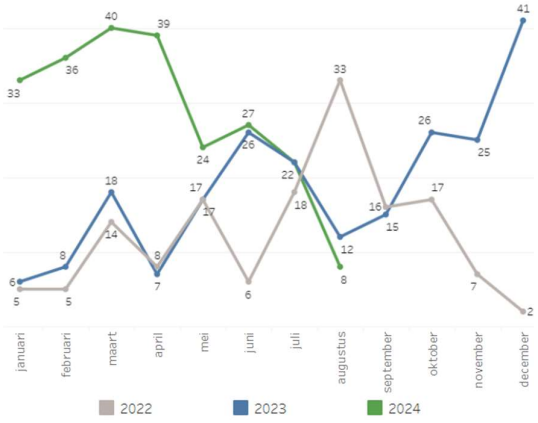
Om het aantal meldingen over afval goed te kunnen interpreteren vergelijken we een deelgebied van de pilot met het gehele centrumgebied. We kijken hiervoor naar deelgebied 1 uit de pilot. Het Afval op Afspraak

systeem is hier in juni 2022 geïntroduceerd. We zien dat mensen niet alleen meldingen doen omdat de straat niet schoon is maar ook omdat er andere aan afval gerelateerde zaken spelen.

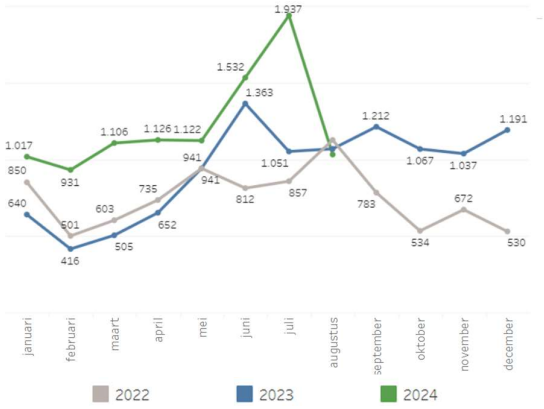
Wat valt op:

- In juni 2022 is Afval op Afspraak geïntroduceerd in Deelgebied 1, Leidsegracht Noord. De maanden erna zien we een verhoging in het aantal meldingen. Dit strookt met de opstartproblemen waar het systeem toen mee kampte.
- In de periode daarna, tot en met eind 2023 loopt het aantal meldingen ongeveer gelijk met de trend in het hele centrum. Ondanks dat uit de enquête blijkt dat de schoonheidsbeleving op straat is toegenomen zijn er blijkbaar toch redenen om een melding te maken over afval. Mogelijke oorzaak hiervoor is een hogere meldingsbereidheid doordat men ziet dat er iets mee gedaan wordt. Zowel in de zin dat de gemeente de straat schoon houdt en het opvalt als er toch een zak afval op straat ligt als dat er gehandhaafd wordt op verkeerd aangeboden afval. Er wordt sinds het najaar van 2023 gehandhaafd, onder andere op basis van meldingen.
- In december 2023 is gestart met de introductie van een nieuwe app. Dit kan het hoge aantal meldingen in de eerste maanden van 2024 verklaren. Vanaf mei 2024 zien we weer een daling, terwijl er in het gehele centrum juist een toename te zien is in die periode. Dit kan worden verklaard door de statiegeldproblematiek. Het opensnijden van zakken door statiegeldverzamelaars in het centrum zorgt voor veel zwerfafval. Doordat het afval in de 9 straatjes niet meer op straat staat speelt dit probleem in mindere mate. Dit is terug te zien in de meldingen.
- We merken dat de sociale controle toeneemt in het gebied. Uit contact met bewoners en ondernemers blijkt dat ze elkaar aanspreken op het verkeerd aanbieden van het afval.
- We zien ook dat er initiatieven ontstaan vanuit bewoners voor het schoonhouden van de wijk. Zo worden er prikacties georganiseerd om zwerfafval te rapen. Het feit dat de gemeente zorg draagt voor haar deel in het schoon houden van de buurt maakt dat bewoners en ondernemers zich ook geroepen voelen hun deel te doen.

<u>Meldingen Leidsegracht Noord:</u>



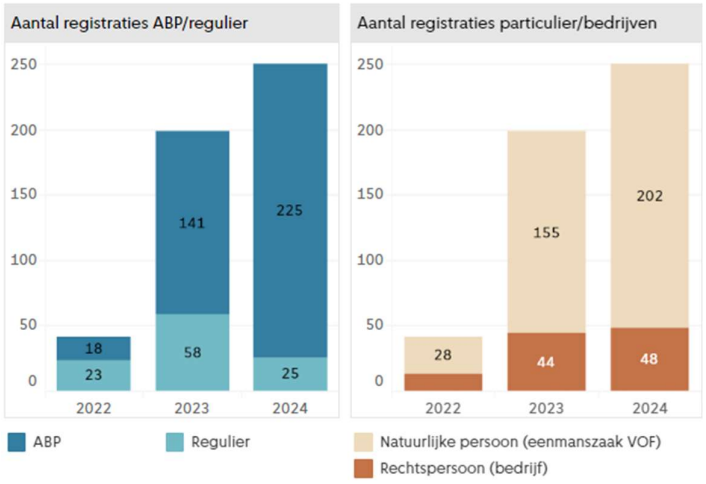
<u>Meldingen Centrumgebied:</u>



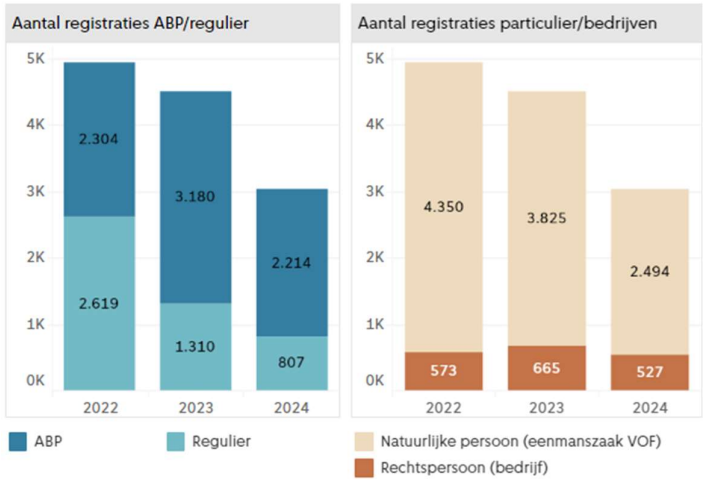
Handhaving

- Vanaf de tweede helft van 2023 is handhaving begonnen met het actief controleren van afval op straat en het uitschrijven van boetes.
- Handhaving controleert zakken op straat en doet er een opvallende oranje zak omheen. De ervaring leert dat de zichtbare aanwezigheid van handhaving in de wijk helpt bij het terugdringen van afval op straat.
- Tussen mei 2022 en september 2023 werd er niet actief gehandhaafd. Positief hieraan is dat het is gelukt om het Afval op Afspraak systeem grotendeels succesvol te introduceren zonder dat daar boetes voor nodig waren. Er was wel een kleine groep die het afval op straat bleef zetten. Om ook die mensen mee te krijgen in het systeem was handhaving nodig.
- In de data is te zien dat het aantal registraties vanaf 2023 enorm is toegenomen in tegenstelling tot de registraties in de rest van het centrum. De verhouding particulieren/ondernemers is ongeveer hetzelfde als in de rest van het centrum.

<u>Handhaving Leidsegracht Noord:</u>



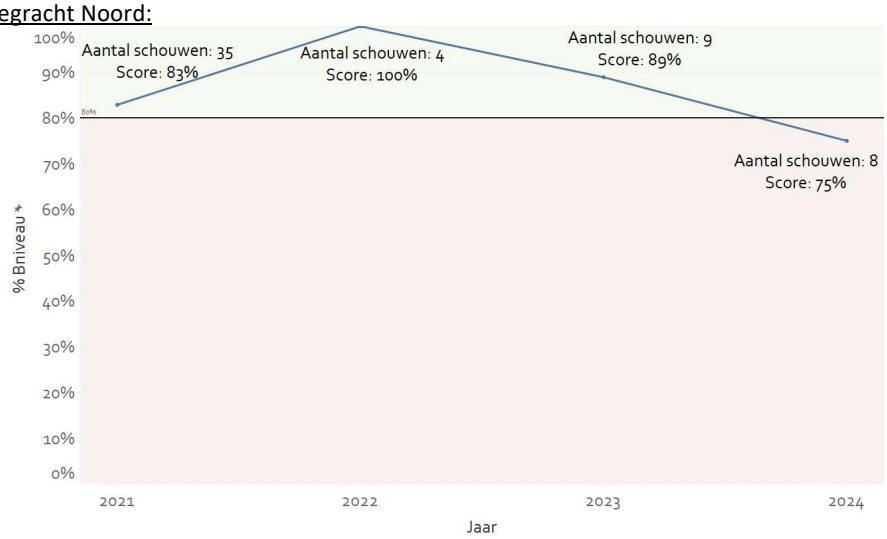
<u>Handhaving Centrum:</u>



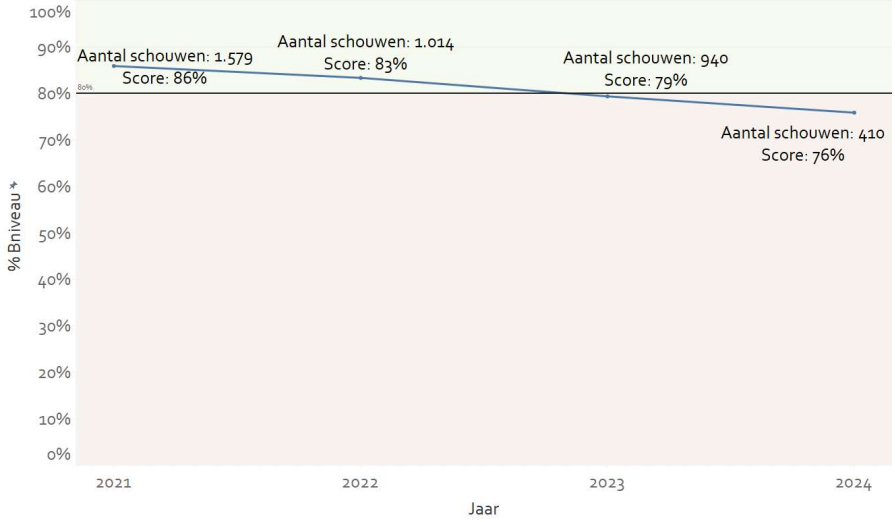
CROW score

In Amsterdam worden CROW metingen uitgevoerd om schoonheid op straat en bij containers te meten. Dit wordt gedaan op basis van random samples in de hele stad. Helaas zien we dat het aantal metingen drastisch is afgenomen afgelopen jaren waardoor er geen significant resultaat te zien is. In 2021 werden er nog 35 metingen uitgevoerd in deelgebied 1 van pilot 9 straatjes. In de jaren was dat 4 tot 9 keer per jaar. Eén meting heeft op deze manier zo'n grote invloed op het percentage dat op basis hiervan geen conclusies te trekken zijn. Het enige wat we kunnen concluderen is dat de scores lijken te stroken met de resultaten van Centrum West.

CROW Leidsegracht Noord:



CROW Centrum west:



Conclusie

- Bewoners en ondernemers vinden het tijdens de pilot schoner op straat dan voorheen
- Data van meldingen, handhaving en CROW zijn complex en lastig te interpreteren. Ze laten geen duidelijk beeld zien betreft de schoonheid op straat

D. Kwaliteit grondstofstromen

Doelstelling

De kwaliteit van de grondstofstromen neemt dusdanig toe dat deze hoogwaardig verwerkt kunnen worden;

Hoe gemeten

Om deze doelstelling te meten is gekeken naar de acceptatie van de aangeboden afvalstromen aan de verwerker. Wanneer papier bijvoorbeeld teveel andere soorten afval bevat wordt het afgekeurd en vervolgens verwerkt als restafval.

Resultaten

5.1, 2, f

Conclusie

- De kwaliteit van de gescheiden grondstofstromen die vrijkomen binnen het pilotgebied is van dusdanige kwaliteit dat deze hoogwaardig verwerkt kunnen worden.



Figuur 12: De afvalboot met voor iedere stroom afval een eigen container

E. Ketensamenwerking

Doelstelling

Een betere samenwerking in de Keten met een duidelijke rol voor alle stakeholders.

Resultaten

Voordat de pilot begon was er geen tot weinig samenwerking in de keten van inzameling en verwerking van huishoudelijk en bedrijfsafval in het gebied de 9 straatjes. Het uitgangspunt bij de pilot '9 straatjes' is dat de gemeente de regie heeft over de inzameling en verwerking van al het afval uit het gebied. En dat de gemeente samen met betrokken stakeholders ervaring opdoet en leert van het experiment. De betrokken stakeholders zijn: de private inzamelaars, de gemeente (directie Afval en Grondstoffen en Waternet), het Rijk, kennisinstellingen, bewoners en ondernemers. De gemeente heeft vanaf het begin duidelijk voor ogen gehad dat zij de opgave van het realiseren van een efficiënte en duurzame inzameling van afval van bedrijven in binnenstedelijke gebieden niet alleen het hoofd kan bieden. Samenwerken met private partijen, kennisinstellingen, de Rijksoverheid en bewoners en ondernemers is onontbeerlijk.
Na de drie aanbestedingen bleek er geen geschikte inschrijving voorhanden voor het inzamelen. Naast de regie heeft de gemeente ook de inzameling op zich genomen. Voor de verwerking is een contract met PreZero gesloten. De samenwerking met PreZero verloopt naar wens. Er is een constructieve houding, problemen worden als gezamenlijke problemen gezien en opgelost. Dat heeft er toe geleid dat al het afval en de grondstoffen naar PreZero gaan en deze zo hoogwaardig mogelijk verwerkt worden.
Tijdens de afgelopen jaren zijn er ook regelmatig kennisuitwisselingen geweest met de Hogeschool van Amsterdam op het gebied van logistiek en zijn leveranciers van nieuwe innovatieve inzamelmiddelen, voer- en vaartuigen bezocht. Ook heeft TNO een onderzoek uitgevoerd naar de uitstoot van de voer- en vaartuigen. De opgedane kennis delen we breed met zowel de private inzamelaars, het rijk en andere gemeenten.
Op het niveau van de pilot is de samenwerking tussen de betrokken stakeholders nieuw en goed.

Toekomst

Een volgende stap is om de kennis die we hebben opgedaan te vertalen in een toekomstvisie op het inzamelen van afval van bedrijven in drukke binnenstedelijke gebieden. Op dit moment voeren we daar gesprekken over met zowel het Rijk als de Vereniging Afvalbedrijven. Gezamenlijk is de volgende aanpak ontwikkeld en voorgesteld aan het ministerie van I&W[2]:

1. Voor in de keten: Beperken van inkomende stromen

Wij verzoeken het Rijk meer actie te ondernemen om de materialen/verpakkingen die in de stad komen eerder in de keten te verminderen. Er komen grote hoeveelheden producten, verpakkingen, iedere dag de stad binnen. Noch de steden, noch de bedrijfsafvalinzamelaars hebben invloed op de hoeveelheid, de kwaliteit en het type grondstoffen. Onder het adagium 'hoe minder op straat, hoe beter' roepen wij u op de inspanningen te versterken om het grootwinkelbedrijf, de retail en producenten te bewegen minder en hoogwaardige grondstoffen te produceren in de binnensteden.

2. Eind van de keten: Ontwikkelen van passende inzamelmodellen voor de binnenstad

In de komende periode zullen steden en bedrijfsafvalinzamelaars met elkaar aan het werk gaan om een aantal verschillende soorten inzamelmodi te ontwerpen. Gedachte daarbij is dat een aantal passende inzamelmodellen worden ontwikkeld die de uitdagingen aanpakken om te komen tot meer circulariteit bij beperkte en duurzame vervoersbewegingen. Deze modellen bieden de steden perspectief en tegelijkertijd uniformiteit zodat de bedrijven hierop kunnen inspelen.

- Geen pilots, maar ook geen in beton gegoten beleid: moet zowel flexibiliteit als langdurige zekerheid geven (meerjarenbeleid).
- Niet lokale initiatieven tot landelijke modus verheffen, maar deze kunnen wel gebruikt worden als inspiratie bij het ontwerpen van nieuwe modi.
- De huidige wetgeving is uitgangspunt. We zoeken binnen de huidige Nederlandse kaders naar oplossingen. Gelet op de uitdagingen, die soms op gespannen voet met elkaar zijn, is het wellicht noodzakelijk om de randen van de regelgeving op te zoeken en de Europese kaders te verkennen. Hiervoor vragen we vanuit het rijk commitment.
- Meer focus op stadslogistiek/vervoersstromen (zaken als last mile/first mile, retourlogistiek, hubs).

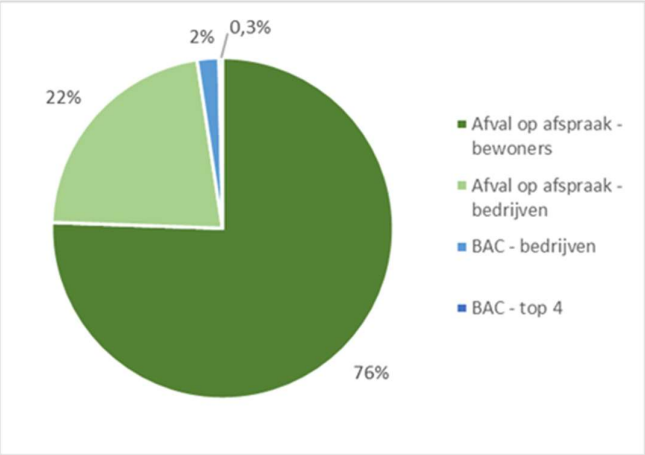
[2] Onderstaande tekst komt uit gezamenlijke notitie Vereniging Afvalbedrijven en Gemeenten

Conclusie
Op het niveau van de pilot is de samenwerking tussen de betrokken stakeholders goed. Gesprekken over het vervolg van de pilot worden gevoerd met het ministerie van I&W, Binnenlandse Zaken en de Vereniging Afvalbedrijven. De komende periode zal blijken of de gemeente de samenwerking voort kan zetten. Een bestuurlijke lobby kan hierbij behulpzaam zijn.

Overige resultaten

Ingezameld afval

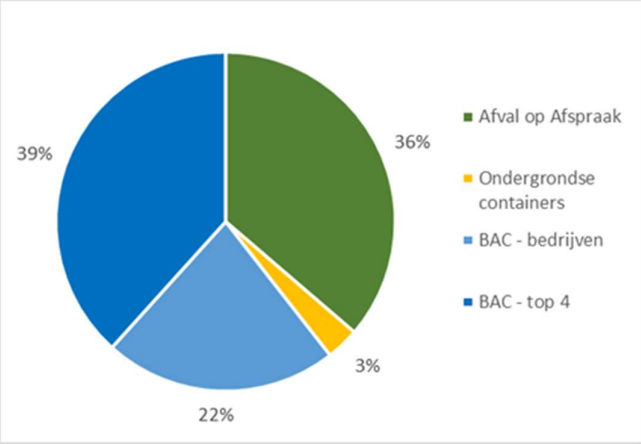
Adressen per inzamelmethode



In uitgerold gebied (deelgebied 1 en 2)

- werd in 2023 op 98% van de adressen afval ingezameld middels Afval op Afspraak
- werd op 2% van de adressen ingezameld door BAC of een andere inzamelaar.
- waren 0,3% van de adressen grote hotels (met veel afval).

Ingezameld afval per inzamelmethode



- Zorgden 4 bedrijven voor 39% van al het afval in het gebied. In totaal zorgt 2% van de adressen in het gebied voor 61% van het afval.
- Stonden er ook nog 2 ondergrondse containerlocaties (OPK/glas) in het gebied.

5.1, 2, f

5.1, 2, f

5.1, 2, f

Tevredenheid bewoners en ondernemers

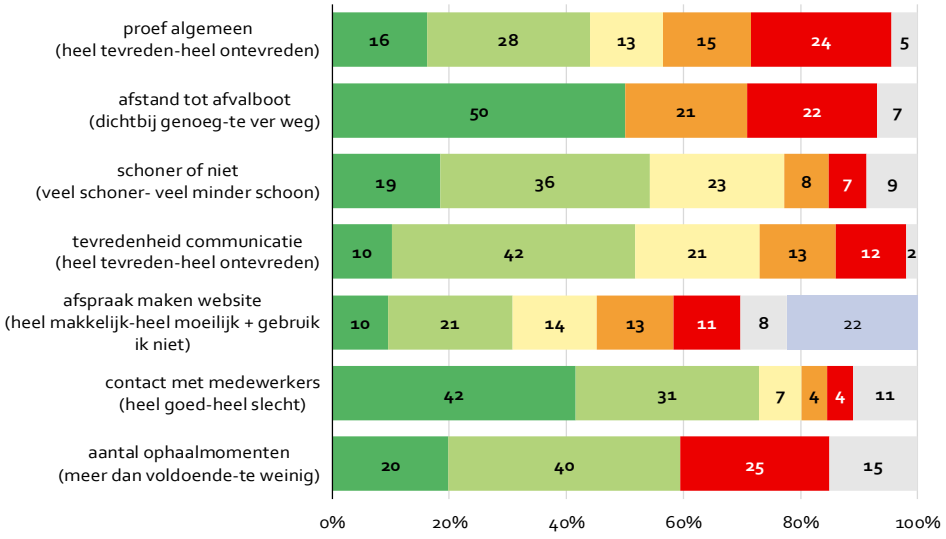
Hoe gemeten

In juni 2024 is er een enquête verspreid onder bewoners en ondernemers in deelgebied 1 t/m 3 in de 9 straatjes. Voor het onderzoek werden bijna 1.900 uitnodigingen om aan het onderzoek mee te doen verstuurd. Er deden 400 mensen aan het onderzoek mee. Dat is een responspercentage van 21%.

Resultaten

In onderstaande figuur zijn de resultaten van een aantal vragen samengevat.

- De meningen zijn verdeeld als het om de proef in het algemeen gaat (44% tevreden versus 39% ontevreden).
- Ook over de afstand tot de afvalboot zijn de meningen verdeeld, de helft van degenen die daar hun afval zelf wegbrengen vindt de afstand dichtbij genoeg, 43% vindt dat (te) ver weg.
- Ruim de helft (55%) vindt het schoner op straat sinds de invoering van de proef. 15% vindt het minder schoon.
- 52% is tevreden over de communicatie en informatie over de proef terwijl 25% ontevreden is.
- Ook over het maken van een afspraak op de website om het afval thuis op te laten halen zijn de meningen verdeeld: een derde vindt dat makkelijk, een kwart niet.
- 73% is tevreden over het contact met de medewerkers die het afval komen ophalen, 8% is daar niet tevreden over.
- Zes van de tien respondenten vinden dat er voldoende ophaalmomenten zijn, een kwart vindt dat het er te weinig zijn.



Figuur 13: Bewoners- en ondernemerstevredenheid. Men kon met behulp van 5-puntsschalen een oordeel geven over diverse aspecten van de proef. De schalen lopen van positief (groen in de figuur) tot negatief (rood in de figuur), neutraal (geel) en onbekend (grijs). Bron: O&S.

Verdere resultaten uit de enquête

- De meeste van de 41 ondernemers in dit onderzoek hebben vaste afspraken met de gemeente om het afval op te halen (60%). Een deel maakt zelf een afspraak of brengt het naar de afvalboot in het Singel.
- Anderzijds maakt 54% van de respondenten een afspraak via de website om het afval thuis op te laten halen, 38% brengt het naar de boot en 15% brengt het naar een container in de buurt. 11% geeft het mee aan buren met een afspraak, 10% zet het op straat buiten het gebied en 4% doet dat binnen het gebied. Overige mogelijkheden worden minder vaak genoemd.
- Van de ondernemers, die maandag en donderdag het vuilnis tussen 10.00 en 13.00 uur op kunnen laten halen, vindt het merendeel dat (zeer) goed, vooral op de donderdag (60% versus 51% op maandags).
- Bewoners, die andere ophaaltijden hebben (op maandag en donderdag van 13.00 tot 21.00 uur en alle andere dagen van de week van 08.00 tot 14.00 uur), zijn het meest positief over de maandag en

donderdag, waarbij er nog tot 21.00 uur afspraken om het afval op te laten halen kunnen worden gemaakt: rond de 42% vindt de ophaaltijden (zeer) goed. Over alle andere dagen, waarbij er tot 14.00 uur afspraken gemaakt kunnen worden, is men meer verdeeld: ongeveer een kwart vindt de ophaaltijden (zeer) goed), terwijl een nagenoeg even groot deel deze tijden (zeer) slecht vindt. Daarnaast heeft bij alle mogelijke ophaaltijden een bijna even groot deel geen antwoord op de vraag (tussen 26% en 32%).

- Ruim 140 respondenten brengen het afval wel eens naar de boot in de Singel. Ongeveer 90 mensen doen dat *wekelijks* (meestal één of twee keer per week), 40 mensen doen dat maandelijks (meestal één of twee keer per maand). Van een deel weten we niet hoe vaak ze hun afval naar de boot brengen.
- In het deelgebied met de kortste afstand tot de afvalboot (0 – 500 meter) brengt 40% van de mensen afval naar de boot, in het deelgebied met de verste afstand tot de boot (250 – 800 meter) is dat 25%.
- De meeste respondenten uit de bewonersenquete zijn (heel) tevreden over de communicatie tijdens de proef. 52% is (heel) tevreden, 25% is (heel) ontevreden.
- Het maken van afspraken via de website is niet voor iedereen makkelijk. 21% vindt dit (heel) makkelijk, 24% (heel) moeilijk. Ondernemers vinden het over het algemeen makkelijker dan bewoners.
- Bewoners en ondernemers zijn zeer positief over het contact met de afvalmedewerkers. 73% is (heel) positief, 8% (heel) negatief. Men vindt de afvalmedewerkers heel aardig, tof, professioneel, super, zeer vriendelijk, behulpzaam, geduldig, vrolijk en beleefd.
- Wat betreft het aantal ophaalmomenten in de week vindt 60% dat er voldoende momenten zijn en 25% dat er te weinig opties zijn. Veel gehoord is de oproep tot meer ophaalmomenten in de avond omdat bewoners overdag niet thuis zijn.
- Men is positief over het verkorten van het tijdsblok van een afspraak naar 2 uur. Eerder was dit 4 uur. Sommige respondenten roepen op om het tijdsblok nog verder te verkorten naar 1 uur of zelfs een half uur.

Inzichten en geleerde lessen

Naast de resultaten op de doelstellingen en de tevredenheid van bewoners en ondernemers hebben we ook nog veel andere inzichten opgedaan tijdens de pilot. Het gebruikte afvalsysteem is radicaal anders dan andere manieren van inzameling die in Amsterdam worden ingezet. De situatie in de Amsterdamse binnenstad is uniek. Er is veel inspiratie te vinden in andere steden in binnen- en buitenland, maar de situatie is nergens precies hetzelfde. Het ontwikkelen van een systeem voor de Amsterdamse binnenstad is een uitdagend en tijdrovend proces. Er zijn nog een aantal hordes te overwinnen, maar we kunnen ook al terugkijken op een aantal belangrijke geleerde lessen.

- Veiligheid

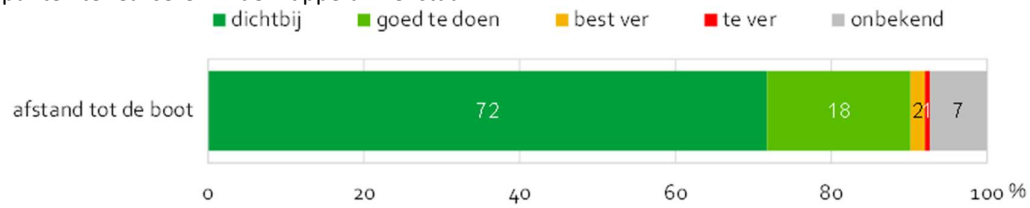
Werken met afval kent risico's. Er kunnen gevaarlijke stoffen in het afval zitten en ook het werken met voer- en vaartuigen in een drukke binnenstad kan gevaarlijke situaties opleveren. Tijdens de pilot is zo veilig mogelijk gewerkt binnen de mogelijkheden van het voorhanden zijnde materiaal. Om het systeem klaar te maken voor bredere inzet zijn er echter investeringen nodig om de veiligheid ook dan te waarborgen. Dit gaat bijvoorbeeld om het inrichten van stortfaciliteiten op het water waardoor personeel het afval niet met de hand hoeft over te laden.
We zien ook positieve aspecten ten aanzien van veiligheid. Aan de deur ophalen van afval zorgt ervoor dat het afval niet anoniem is en daarnaast hebben meeuwen en blikjesverzamelaars op deze manier geen kans om zakken open te maken. Het feit dat er minder zware vrachtwagens door het pilotgebied rijden heeft ook een positief effect op de (verkeers)veiligheid, hoewel nader moet worden onderzocht wat de invloed op veiligheid is van de extra lichte voertuigen die worden ingezet.

- Personeel

Het op afspraak inzamelen van afval is een tijdrovende bezigheid en personele inzet is 2 tot 4 keer hoger dan bij zakkeninzameling. Bij een bredere uitrol is de beschikbaarheid van voldoende personeel een belangrijke voorwaarde. Ook het soort werk is anders dan bij traditionele inzameling. Er is veel meer contact met bewoners en ondernemers en chauffeurs spelen een rol in het motiveren van mensen om goed te scheiden. Omdat het een Pilot is wordt er voornamelijk gewerkt met uitzendkrachten. Er is genoeg interesse in het werk en men voert het met plezier uit. Er is een goede werksfeer wat wordt bevestigd door de positieve resultaten uit de bewonersenquête ten aanzien van het personeel.
Het personeel dat werkt voor de Pilot bestaat uit een diverse groep mensen. In tegenstelling tot de reguliere inzameling zijn er ook een aantal vrouwen die in de uitvoering werken. Een deel van het personeel doet het werk full time en heeft voorheen soms gewerkt als belader op een vrachtwagen. Daarnaast zijn er ook jongeren, studenten en ook ouderen die het werk vooral parttime doen of als bijbaan.

- Brengpunten

We hebben geleerd dat met name bewoners behoefte hebben aan meer mogelijkheden om het afval weg te kunnen brengen. Het serviceniveau van Afval op Afspraak is hoog, maar vergt wel dat mensen thuisblijven voor een afspraak. Voor een deel van de mensen is dit niet mogelijk of wenselijk. Zij willen het afval weg kunnen brengen, ook als ze hiervoor een aanzienlijke afstand moeten lopen of fietsen.
Uit een onderzoek naar mensen die het afval naar de boot kwamen brengen kwam naar voren dat tenminste 45% van de bezoekers niet uit de direct omliggende buurt kwam. Zij moesten minimaal 300 meter, tot wel 800 meter, afleggen om bij de boot te komen. Ondanks dat (zie onderstaande figuur) gaf 90% van de bezoekers aan dat de afstand tot de boot dichtbij of goed te doen was. Ook uit andere enquetes blijkt dat mensen graag de mogelijkheid hebben om hun afval weg te brengen.
Belangrijkste les hieruit is dat we graag meer brengpunten organiseren in de binnenstad. Omdat mensen hier behoefte aan hebben maar ook omdat het een stuk goedkoper is voor de gemeente. Iedere zak die wordt gebracht hoeven we immers niet te gaan halen bij mensen thuis. In de praktijk blijkt het wel lastig om dit soort punten te realiseren in de krappe binnenstad.



Figuur 14: Ervaren afstand tot de afvalboot (n=163, in procenten), onderzoek door O&S in maart 2024

- Logistiek

Het is mogelijk om huishoudelijk en het meeste bedrijfsafval gezamenlijk fijnmazig in te zamelen. Met dezelfde voer- en vaartuigen.
De bulk van het afval zit bij een klein aantal bedrijven. Het is praktisch erg lastig en logistiek niet efficiënt om dit afval fijnmazig in te zamelen. Dit kan dus het best apart worden ingezameld. Op dit moment gebeurt dit grotendeels met vrachtwagens over de weg, maar een deel van het afval wordt ook al via het water afgevoerd. We zien mogelijkheden om al het afval op deze manier af te voeren.
Voor de toekomst is het belangrijk om hier mee aan de gang te gaan en op zoek te gaan naar manieren om ook de grote bedrijven op een voor de binnenstad geschikte manier van hun afval te laten ontdoen. Bijvoorbeeld middels het faciliteren van een overslaglocatie op het water waar commerciële inzamelaars en hotels gebruik van kunnen maken.

- Service bewoners

Gedurende de pilot zijn de regels voor bewoners op basis van voortschrijdend inzicht een aantal keer aangepast.
Duur tijdsblokken afspraken. We begonnen met tijdsblokken van 4 uur. Bewoners vonden dit te lang en inmiddels is dit teruggeschroefd naar 2 uur. Liefst zouden we dit nog korter maken maar dit is logistiek nog niet haalbaar.
Traplopen. Het inzamelpersoneel loopt geen trappen meer op. In het begin deden chauffeurs dit vaak omdat dit sneller is dan wachten tot iemand naar beneden komt. Hier zijn we nadrukkelijk mee gestopt vanwege de hoge fysieke belasting die dit met zich meebrengt.
Appartementencomplexen. We stimuleren buren in appartementencomplexen om zoveel mogelijk gezamenlijk afspraken te maken. Zowel voor ons als voor de mensen in het complex is het prettiger als een complex maar één keer hoeft te worden bezocht in plaats voor iedere bewoner apart.
Voortuintjes. Sommige bewoners hebben een klein afgescheiden stukje stoep voor hun huis. Bij wijze van experiment hebben we een tijdje toegestaan dat mensen hun afval hierop aanboden. Dit heeft als voordeel dat de bewoner niet thuis hoeft te blijven wachten. In de praktijk is gebleken dat dit verwarrende situaties opleverde. Ten eerste voor de chauffeurs omdat het lastig is te bepalen welk afval bij welke afspraak hoort. Ten tweede voor handhaving die moeten handhaven op ‘geen afval op straat’. Het is vaak onduidelijk wat eigen terrein is en wat niet. Daarom zijn we hiermee gestopt en is het niet meer toegestaan om afval op voor de woning aan te bieden.

Financiën

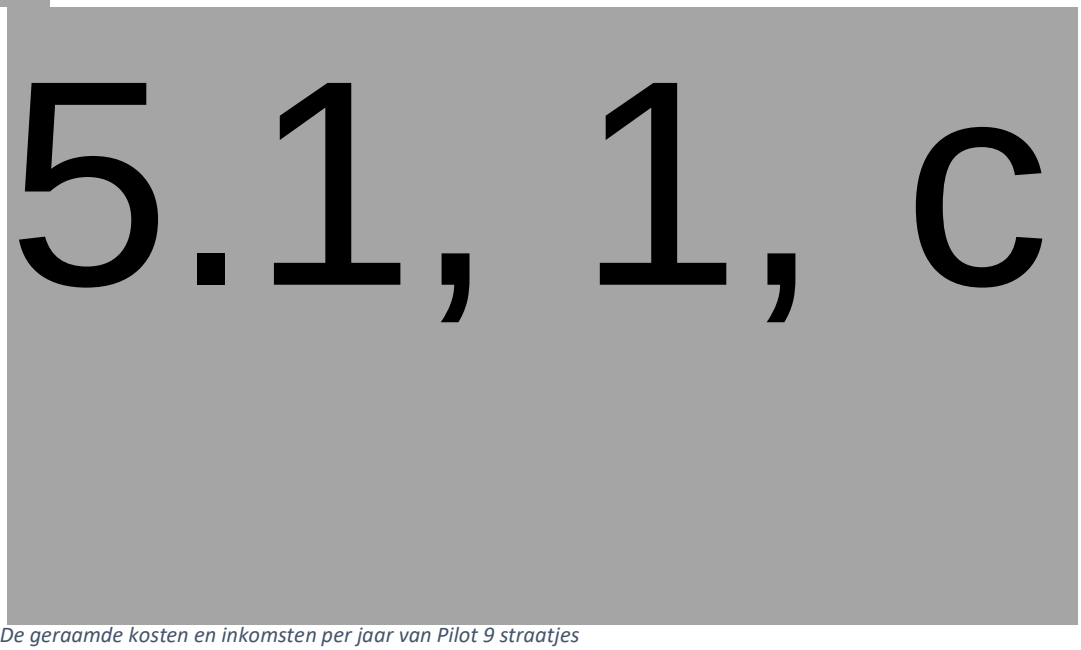
In dit hoofdstuk bespreken we de geraamde en gerealiseerde baten en lasten tot nu toe van de Pilot 9 straatjes. Vervolgens gaan we dieper in op de belastinginkomsten en kijken we naar de link met het voorkomen van misbruik van reinigingsrecht.

Geraamde kosten en opbrengsten

Jaarlijks is voor het gebied de 9 straatjes een aparte begroting opgesteld. Deze begroting bestaat uit de geraamde directe projectkosten en –inkomsten en toerekeningen aan het gebied van overhead en andere algemene kosten zoals handhaving en veegkosten. Deze toerekeningen zijn gebaseerd op de verordening afvalstoffenheffing, zoals die jaarlijks door de raad wordt vastgesteld.

5.1, 2, f nkelijke projectraming voor de pilot 9 straatjes ging uit van jaarlijk 5.1, 1, c nzamelkosten, € 5.1, 2, f verwerkingskosten en 5.1, 2, f oor project- en programmak , toerekeningen voor over ead. De overige algemene os en z n geraamd o 5.1, 2, f

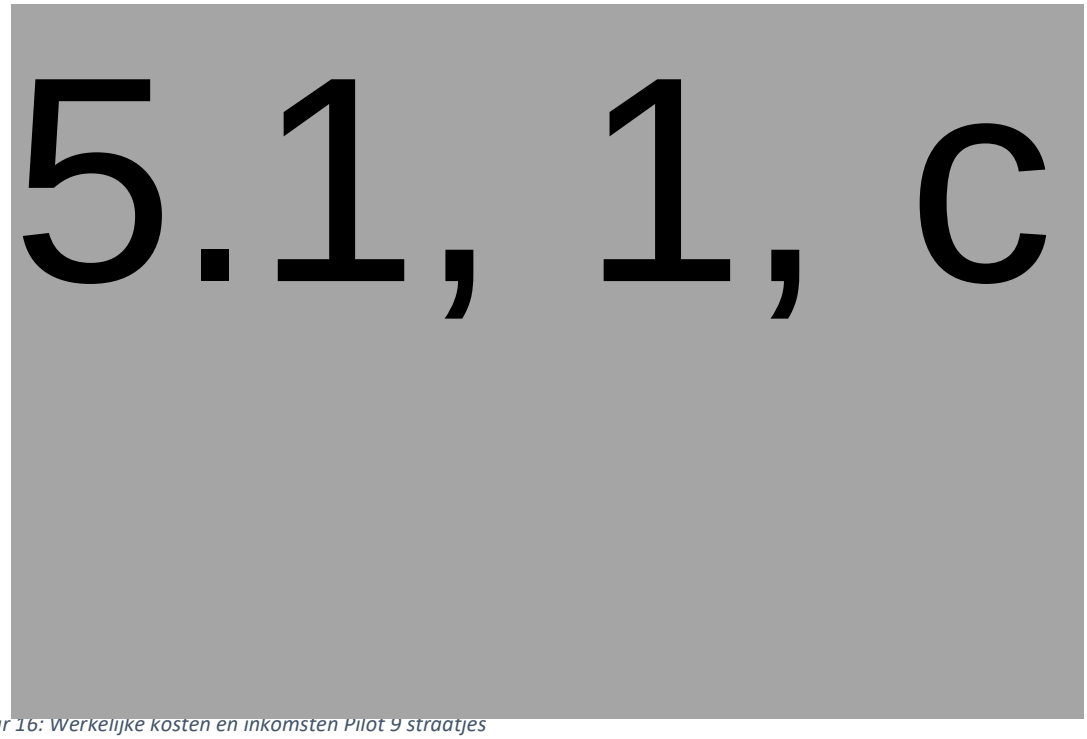
De inkomsten uit de afvalstoffenheffing van bewoners en bedrijven zijn samen o 5.1, 2, f geraamd per jaar. Bewoners betalen een vast bedrag aan afvalstoffenheffing net als in de rest van e sta . oor bedrijven is de hoogte van het te betalen bedrag aan afvalstoffenheffing afhankelijk van de werkelijke hoeveelheid afval die is opgehaald.
Het verschil in de begroting tussen de kosten en de inkomsten uit de afvalstoffenheffing wordt gedekt door een jaarlijkse bijdrage circulaire middelen van 5.1, 2, f een reservering onrendabele top, met een maximum van 5.1, 2, f



Figuur 15: De geraamde kosten en inkomsten per jaar van Pilot 9 straatjes

Werkelijke kosten en opbrengsten

De pilot in de 9 straatjes is gestart op 1 januari 2021. Vanaf dat moment valt de inzameling van al het afval in het pilotgebied onder regie van de gemeente. In de beginjaren van 2021 en 2022 vielen de kosten mee, omdat de afvalinzameling op de traditionele manier verliep. In 2022 is Afval op Afspraak geïntroduceerd in het eerste deelgebied. En in 2024 is het laatste deelgebied toegevoegd aan dit nieuwe systeem. Vanaf de introductie van Afval op Afspraak zijn de kosten en in mindere mate ook de opbrengsten gestegen.



Figuur 16: Werkelijke kosten en inkomsten Pilot 9 straatjes

- Doordat de eerste introductie van Afval op Afspraak op zich liet wachten tot mei 2022 zijn de gerealiseerde kosten in 2021 en 2022 lager dan begroot.
- De kosten in 2023 waren hoger dan van tevoren ingeschat. Grootste kostenposten zijn de inzet van boten door Waternet (8 ton) en personeel (7 ton). Op termijn zijn deze kosten naar verwachting flink terug te dringen, maar hier zijn wel investeringen voor nodig. Bijvoorbeeld in boten met een grotere capaciteit of brengpunten op het water. Gezien de doorlooptijd van deze investeringen zullen deze kostenposten tijdens de pilot naar verwachting nog niet afnemen.
- Gekeken naar het totaalplaatje over de jaren heen worden de hogere kosten van 2023 en 2024 voor een [redacted] ten in 2021 en 2022 5.1, 2, f 5.1, 2, f
- De inkomsten uit de heffing lopen op. De inkomsten uit de afvalstoffenheffing van bedrijven is in 2023 en 2024 gebaseerd op de nog op te leggen aanslagen van de afdeling Belastingen, deze inschatting ligt een stuk hoger dan de jaren daarvoor.
- Voor de toename zijn twee redenen aan te merken. Ten eerste is dat corona. In 2021 en mindere mate 2022 hadden bedrijven minder afval. Ten tweede lijkt er een verband te zijn met het voorkomen van misbruik van reinigingsrecht, waarover hieronder meer. Hoewel de toename in opbrengsten aanzienlijk is, was deze in 2023 niet voldoende om de toename in kosten te dekken. De opbrengsten in 2023 zijn overigens nog niet definitief. Nog niet alle aanslagen zijn definitief verstuurd en verwerkt door belastingen.

Belastinginkomsten uit bedrijven

De Wet milieubeheer bepaalt dat een gemeente afvalstoffenheffing mag heffen voor de inzameling van huishoudelijk afval. De bevoegdheid voor belastingheffing bij inwoners is geregeld in de gemeentewet. Door een aanpassing van de Crisis- en HerstelWet is het afval van bedrijven in de 9 straatjes aangewezen als huishoudelijk afval en heeft de gemeente de regie gekregen over de inzameling.

De heffing voor bedrijven in het gebied van Pilot 9 straatjes is anders dan in de rest van de stad en wordt bepaald door de hoeveelheid afval die een bedrijf produceert. Voor bedrijven met een afvalgewicht dat gelijk staat aan maximaal 9 zakken afval per week is dit een vast bedrag dat overeenkomt met het tarief van reinigingsrecht in de rest van de stad. Voor elke kilo daarboven betalen bedrijven een extra bedrag wat in 2023 neerkwam op 0,24 euro per kilo.

Om de hoeveelheid afval per bedrijf per jaar te bepalen wordt al het opgehaalde afval geregistreerd. Door de uitdagingen die we zijn tegengekomen rondom de applicatie die hiervoor nodig is was deze data de afgelopen jaren niet altijd volledig. Sinds de introductie van de huidige applicatie begin 2024 zijn de meeste problemen opgelost en wordt in principe al het bedrijfsafval geregistreerd. Om die reden verwachten we dat de inkomsten uit de afvalstoffenheffing voor bedrijven verder zal toenemen.

De voorlopige inkomsten uit afvalstoffenheffing voor bedrijven was in 2023 een stuk hoger dan de jaren daarvoor. Een reden hiervoor is de coronapandemie. Bedrijven waren dicht en hadden minder afval. Echter denken we ook dat er een verband bestaat met het tegengaan van misbruik van reinigingsrecht. In het traditionele systeem met reinigingsrecht is het erg makkelijk voor bedrijven om meer zakken dan toegestaan aan te bieden. Het is namelijk heel moeilijk om te controleren of een bedrijf max 9 zakken per week op straat zet of dat dat er (veel) meer zijn. In het nieuwe systeem is er geen mogelijkheid meer om teveel afval aan te bieden als reinigingsrecht, omdat alles geregistreerd wordt en bedrijven op basis daarvan achteraf een rekening krijgen.

Positief aan dit hele verhaal is dat veel bedrijven blijkbaar niet actief hun best doen om misbruik te maken van reinigingsrecht. Het is namelijk nog steeds mogelijk om afval buiten het pilotgebied op straat te zetten, maar veel bedrijven kiezen ervoor om hun afval bij Afval op Afspraak aan te bieden. Dit duidt erop dat het simpelweg makkelijk maken om het juiste te doen voldoende is voor veel bedrijven om zich aan de regels te houden.

Conclusie en aanbevelingen

Deze tussenevaluatie van pilot 9 straatjes laat zien dat met gemeentelijke regie op afvalinzameling meerdere positieve effecten zijn bewerkstelligd. Een afname van verkeersbewegingen door zware vuilniswagens, hogere scheidingspercentages en een schonere straat zijn hier het belangrijkste bewijs van. Inzameling van afval in een stedelijke omgeving is een complexe onderneming en bij de implementatie van een volledig nieuw systeem zijn we veel uitdagingen tegengekomen. De volledige regie gaf de mogelijkheid om dingen uit te proberen, overzicht te bewaren en noodzakelijke keuzes te maken. Als gemeente zijn we er van overtuigd dat zonder deze regie niet hetzelfde resultaat was bereikt. Tenslotte lijkt het systeem zoals geïntroduceerd in Pilot 9 straatjes ook een antwoord te bevatten op misbruik van reinigingsrecht door bedrijven.
Tegenover de positieve effecten staat dat fijnmazig inzamelen hogere kosten met zich meebrengt. Het is uiteindelijk een bestuurlijke keuze om deze kosten en baten tegen elkaar af te wegen.

Om er voor te zorgen dat de opbrengst van deze pilot te gelde wordt gemaakt, nemen we de opgedane kennis mee in de centrumaanpak. In dit plan wordt de toekomstige manier van afvalinzameling in de Amsterdamse binnenstad gepresenteerd met daarin veel elementen uit pilot 9 straatjes.