

199

Besluit van 3 mei 2022 tot wijziging van het Besluit havenontvangstvoorzieningen en enkele andere besluiten ter implementatie van Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151) en in verband met een wetstechnische verbetering (Implementatiebesluit tweede richtlijn havenontvangstvoorzieningen)

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 10 maart 2022, nr. IENW/BSK-2022/28577, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151), de artikelen 6, vierde lid, 6a, eerste en vierde lid, 6b, vierde lid, 6d, eerste, vijfde en zesde lid, 6e en 12b, tweede en derde lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, artikel 8.40 van de Wet milieubeheer en artikel 4.3, eerste lid, van de Omgevingswet;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van 14 april 2022, nr. W17.22.00022/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat van 21 april 2022, nr. IENW/BSK-2022/84877, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

Het Besluit havenontvangstvoorzieningen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 1 komt te luiden:

Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

frequent een haven aandoen: met een schip minstens eenmaal per veertien dagen dezelfde haven aandoen;

geregeld verkeer: verkeer op basis van een gepubliceerde of geplande lijst van vertrek- en aankomsttijden tussen bepaalde havens of terugkerende overtochten die een herkenbare regeling vormen;

GISIS: Global Integrated Shipping Information System dat door de Internationale Maritieme Organisatie is opgezet;

regelmatig een haven aandoen: met hetzelfde schip herhaalde reizen uitvoeren die een vast patroon vormen tussen bepaalde havens, of een reeks reizen zonder tussenstops van en naar dezelfde haven uitvoeren;

toereikende opslagcapaciteit: voldoende capaciteit om alle scheepsafvalstoffen aan boord op te slaan vanaf het ogenblik van vertrek tot de volgende aanloophaven, met inbegrip van de scheepsafvalstoffen die waarschijnlijk zullen ontstaan tijdens de reis;

wet: Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

B

Na artikel 1 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 1a

Dit besluit berust mede op de artikelen 6, vierde lid, 6a, eerste en vierde lid, 6b, vierde lid, 6d, eerste, vijfde en zesde lid, 6e, 12b, tweede en derde lid, van de wet.

C

Het opschrift van paragraaf 2 komt te luiden:

§ 2. Havenontvangstvoorzieningen

D

Artikel 2 komt te luiden:

Artikel 2

1. Bij regeling van Onze Minister worden de havens aangewezen waarvan de beheerder zorgdraagt voor de aanwezigheid van havenontvangstvoorzieningen die over de nodige capaciteit beschikken om de soorten en hoeveelheden scheepsafvalstoffen te ontvangen van de schepen die de haven gewoonlijk aandoen.

2. Bij het bepalen van de nodige capaciteit houdt de havenbeheerder rekening met:

- a. de operationele behoeften van de havengebruikers;
- b. de grootte en geografische ligging van de haven;
- c. het type schepen dat de haven aandoet; en
- d. de op grond van artikel 9c verleende ontheffingen.

E

Na artikel 2 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 2a

De houder van een havenontvangstvoorziening draagt zorg dat:

- a. de formaliteiten en praktische regelingen in verband met het gebruik van de havenontvangstvoorzieningen eenvoudig en vlot verlopen om onnodig oponthoud voor schepen te voorkomen of beperken; en
- b. de vergoedingen die overeenkomstig artikel 6d, derde lid, van de wet in rekening worden gebracht, schepen niet ontmoedigen om gebruik te maken van de havenontvangstvoorziening.

F

Artikel 3 komt te luiden:

Artikel 3

1. Het havenafvalplan heeft betrekking op alle scheepsafvalstoffen van schepen die de haven gewoonlijk aandoen en is afgestemd op de grootte van de haven en het type schepen die de haven aandoen.
2. Het havenafvalplan bevat in ieder geval de elementen die in bijlage 1 bij de richtlijn havenontvangstvoorzieningen verplicht worden gesteld. Het havenafvalplan kan tevens de overige in die bijlage genoemde elementen bevatten.

G

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4

1. Het havenafvalplan heeft telkens een geldigheidsduur van niet meer dan vijf jaar.
2. Indien in de werking van de haven, of in de bedrijfsvoering van de in de haven gevestigde havenontvangstvoorzieningen, of in het type schepen dat de haven gewoonlijk aandoet, aanzienlijke veranderingen plaatsvinden, stelt de havenbeheerder, onverminderd het overige in deze paragraaf bepaalde, zo spoedig mogelijk een geactualiseerd havenafvalplan vast.
3. Indien geen aanzienlijke veranderingen als bedoeld in het tweede lid zich voordoen, kan de havenbeheerder besluiten de geldigheidsduur van het havenafvalplan te verlengen voor een opeenvolgende periode van niet meer dan vijf jaar.

H

In artikel 5 wordt na «het havenafvalplan» ingevoegd «en een besluit tot aanpassing of verlenging van de geldigheidsduur van het havenafvalplan».

I

Artikel 6 komt te luiden:

Artikel 6

1. De havenbeheerder zendt het havenafvalplan of het besluit tot aanpassing of verlenging van de geldigheidsduur binnen veertien dagen na vaststelling aan de Inspectie Leefomgeving en Transport ter goedkeuring.

2. Het havenafvalplan gaat vergezeld van een afschrift van de naar voren gebrachte zienswijzen en de verslagen, bedoeld in de artikelen 3:15 en 3:17 van de Algemene wet bestuursrecht.

J

Artikel 7 komt te luiden:

Artikel 7

1. Binnen veertien dagen na de goedkeuring als bedoeld in artikel 6 maakt de havenbeheerder het havenafvalplan op zodanige wijze bekend dat de inhoud van het havenafvalplan voor eenieder toegankelijk is.

2. Onverminderd het eerste lid maakt de havenbeheerder, bij voorkeur op elektronische wijze, de volgende informatie uit het havenafvalplan openbaar en gemakkelijk toegankelijk in het Nederlands en in een taal die internationaal wordt gebruikt:

- a. de locatie van de havenontvangstvoorzieningen voor iedere aanlegplaats, en, indien relevant een toelichtende tekening of kaart;
- b. een lijst van de gewoonlijk beheerde scheepsafvalstoffen;
- c. een lijst van contactgegevens van houders van havenontvangstvoorzieningen en aangeboden diensten;
- d. een beschrijving van de afgifteprocedures; en
- e. een beschrijving van het kostendekkingssystemen, waarvan in ieder geval de grondslagen van de bijdragen bedoeld in artikel 6d, eerste lid, van de wet en de hoogte van deze bijdragen deel uitmaken, alsook, voor zover van toepassing, de in bijlage 4 bij de richtlijn havenontvangstvoorzieningen bedoelde afvalbeheerregelingen en -fondsen.

3. De havenbeheerder houdt de in het tweede lid bedoelde informatie actueel en verstrekt de actuele informatie aan de scheepsexploitanten en aan SafeSeaNet.

K

Artikel 8 wordt als volgt gewijzigd:

1. Aan het eerste lid, wordt voor de punt aan het slot toegevoegd «middels het formulier voor het melden van vermeende ontoereikendheid van havenontvangstvoorzieningen, behorend bij het Verdrag».

2. In het derde lid wordt «beheerder» vervangen door «havenbeheerder» en vervalt «schriftelijk en».

3. In het vierde lid wordt «beheerder» vervangen door «havenbeheerder» en wordt «geschrift» vervangen door «rapport».

4. Het vijfde lid vervalt, onder vernummering van het zesde lid tot het vijfde lid.

5. In het vijfde lid (nieuw), wordt «vanwege» vervangen door «door een vlaggenstaat of door» en vervalt «schriftelijke en».

6. Aan het vijfde lid (nieuw), wordt voor de punt aan het slot toegevoegd «en in voorkomend geval aan de vlaggenstaat».

7. Het zevende lid vervalt.

L

In het opschrift van paragraaf 5 vervalt «pleziervaartuigen en vissersvaartuigen».

M

Artikel 9 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid vervalt «waarmee ten hoogste twaalf passagiers mogen worden vervoerd».

2. In het eerste lid, onderdeel a, wordt «scheepsafval» vervangen door «scheepsafvalstoffen».

3. In het eerste lid, onderdeel b, eerste zin, wordt «niet overdraagbare» vervangen door «niet-overdraagbare» en «scheepsafval» door «scheepsafvalstoffen».

4. In het eerste lid, onderdeel b, tweede zin, wordt «het desbetreffende scheepsafval» vervangen door «de scheepsafvalstoffen».

5. In het tweede lid, wordt na «geen bijdrage» ingevoegd «voor specifieke soorten scheepsafvalstoffen», na «een overeenkomst heeft gesloten» wordt ingevoegd «voor deze scheepsafvalstoffen» en «het recht verleent scheepsafval» wordt vervangen door «het recht verleent deze soorten scheepsafvalstoffen».

N

Na artikel 9 wordt een artikel ingevoegd, luidende:

Artikel 9a

1. De havenbeheerder stelt de indirecte bijdrage, bedoeld in artikel 6d, eerste lid, van de wet, vast op grond van de werkelijke kosten voor de afvalafgifte tijdens het voorgaande jaar en hij kan daarbij rekening houden met de kosten in verband met het voor het komende jaar verwachte verkeersvolume. De kosten omvatten de in bijlage 4 bij de richtlijn havenontvangstvoorzieningen vermelde elementen.

2. Onverminderd het derde lid dekt de indirecte bijdrage:

a. de totale indirecte administratieve kosten die voortvloeien uit het beheer van het systeem in de haven; en

b. ten minste 30% van de totale directe exploitatiekosten die voortvloeien uit de afgifte, van scheepsafvalstoffen, met dien verstande dat in ieder geval de totale directe exploitatiekosten worden gedekt die voortvloeien uit de afgifte van afval als bedoeld in bijlage V van het Verdrag alsmede van passief opgevist afval, met uitzondering van ladingresiduen, en ten minste 30% van de directe exploitatiekosten worden gedekt die voortvloeien uit de afgifte van afval als bedoeld in bijlage I van het Verdrag, met uitzondering van ladingresiduen.

3. De indirecte bijdrage heeft geen betrekking op de ontvangst en verwerking van:

a. ladingresiduen;

b. afval in de zin van bijlage V bij het Verdrag, voor zover het afgegeven afvalvolume de maximale specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit op het schip te boven gaat; en

c. afval van uitlaatgasreinigingssystemen.

4. De indirecte bijdrage die op grond van artikel 6d, eerste lid, van de wet, wordt geïnd kan worden gedifferentieerd op grond van:
- de categorie, het type en de grootte van het schip;
 - het verlenen van diensten buiten de normale werktijd aan schepen in de haven;
 - het gevaarlijke karakter van scheepsafvalstoffen.
5. De indirecte bijdrage wordt verlaagd op grond van:
- de omstandigheid dat het schip wordt ingezet voor de korte vaart;
 - het ontwerp, de apparatuur en de exploitatie van een schip, indien daaruit blijkt dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert.

O

Na artikel 9a (nieuw) wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 5a. Uitzondering afgifteplicht

Artikel 9b

1. Onverminderd de toepasselijke lozings- en afgiftenormen van het Verdrag, mag een schip in afwijking van artikel 12b, eerste lid, van de wet doorvaren naar de volgende aanloophaven zonder alle scheepsafvalstoffen af te geven als:
- uit de op grond van de artikelen 6b en 12a van de wet beschikbare informatie blijkt dat er aan boord van het schip specifiek daarvoor bestemde en toereikende opslagcapaciteit is voor alle scheepsafvalstoffen die aan boord worden gehouden en die zullen ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar die haven;
 - uit de informatie aan boord van een schip dat niet onder de richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart valt, blijkt dat er aan boord specifiek daarvoor bestemde en toereikende opslagcapaciteit is voor alle scheepsafvalstoffen die aan boord worden gehouden en die zullen ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar die haven;
 - het schip minder dan 24 uur of in slechte weersomstandigheden voor anker gaat, of de ankerplaats overeenkomstig artikel 3, eerste lid, van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen van het toepassingsgebied van artikel 12b van de wet is uitgesloten.
2. Het eerste lid is niet van toepassing als:
- op grond van de beschikbare informatie niet kan worden vastgesteld of in de volgende aanloophaven van het schip toereikende havenontvangstvoorzieningen zijn; of
 - de volgende aanloophaven van het schip niet bekend is.

P

Na artikel 9b (nieuw) wordt een paragraaf ingevoegd, luidende:

§ 5b. Ontheffingen

Artikel 9c

1. Onze Minister kan een schip op verzoek van de exploitant geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 6d, 12a of 12b van de wet als:
- het schip deelneemt aan geregeld verkeer en frequent en regelmatig havens aandoet;
 - de exploitant een regeling heeft getroffen om ervoor te zorgen dat de scheepsafvalstoffen worden afgegeven en de bijdragen worden betaald in een haven op de route van het schip, die:

1° de exploitant aantoont door middel van een ondertekende overeenkomst met een havenbeheerder of een havenontvangstvoorziening en door afvalontvangstbewijzen;

2° de exploitant het bestaan van een overeenkomst heeft gemeld aan alle havens op de route van het schip; en

3° is aanvaard door de haven waar de afgifte en betaling plaatsvinden, wat een haven in of buiten de Europese Unie kan zijn, waarvan op basis van de informatie die elektronisch aan SafeSeaNet en in GISIS is gemeld, is vastgesteld dat daar toereikende havenontvangstvoorzieningen aanwezig zijn; en

c. de ontheffing geen negatieve gevolgen heeft voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu.

2. Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend en aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden met het oog op de belangen, bedoeld in het eerste lid, onderdeel c.

3. Als een ontheffing is verleend, geeft Onze Minister een certificaat af volgens het model in bijlage 5 bij de richtlijn havenontvangstvoorzieningen en meldt deze gegevens aan SafeSeaNet.

4. Een gedraging in strijd met de in het tweede lid bedoelde beperkingen en voorschriften is verboden.

5. Dit artikel is ook van toepassing op buitenlandse schepen.

Artikel 9d

1. Onze Minister kan een houder van een onbemande havenontvangstvoorziening in een kleine haven ontheffing verlenen van het bepaalde bij of krachtens artikel 6b, eerste lid, van de wet.

2. Als een ontheffing is verleend, meldt Onze Minister aan SafeSeaNet de naam en locatie van de betrokken havenontvangstvoorziening.

ARTIKEL II

Het Activiteitenbesluit milieubeheer wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 3.26i, eerste lid, onderdeel b, wordt «reparareren» vervangen door «repareren».

B

Artikel 3.26j wordt als volgt gewijzigd:

1. In het derde lid wordt «eens in de drie jaar een passend plan vast voor het in ontvangst nemen en verder beheren van afvalstoffen, en legt dit plan ter goedkeuring voor aan het bevoegd gezag» vervangen door «eens in de vijf jaar een havenafvalplan op voor de ontvangst en verwerking van afvalstoffen. Binnen veertien dagen na vaststelling van het havenafvalplan wordt het ter goedkeuring voorgelegd aan het bevoegd gezag».

2. Na het derde lid worden vier leden ingevoegd, luidende:

4. Bij aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de jachthaven, stelt degene die de jachthaven drijft zo spoedig mogelijk een geactualiseerd havenafvalplan vast. Binnen veertien dagen na vaststelling van dit plan wordt het ter goedkeuring voorgelegd aan het bevoegd gezag.

5. Als geen aanzienlijke veranderingen zich voordoen, kan degene die de jachthaven drijft na evaluatie van het havenafvalplan besluiten om het bevoegd gezag te verzoeken de geldigheidsduur van het havenafvalplan te verlengen met een opeenvolgende periode van niet meer dan vijf jaar.

6. Degene die een jachthaven drijft kan het bevoegd gezag vragen ontheffing te verlenen van de verplichting om een havenafvalplan op te stellen, indien aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

a. de jachthaven wordt uitsluitend aangedaan door pleziervaartuigen en wordt gekenmerkt door schaars of weinig verkeer;

b. de havenontvangstvoorzieningen zijn geïntegreerd in het afvalverwerkingssysteem dat ter uitvoering van titel 10.4 van de wet wordt beheerd; en

c. de informatie over het afvalbeheersysteem wordt beschikbaar gesteld aan de gebruikers van de haven.

7. Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt geïnformeerd als een ontheffing op grond van het zesde lid wordt verleend.

ARTIKEL III

Het Besluit activiteiten leefomgeving wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 3.308, derde lid, komt te luiden:

3. Onder de aanwijzing valt niet het exploiteren van een jachthaven met 50 ligplaatsen of minder, tenzij in de jachthaven gewoonlijk zeegaande pleziervaartuigen afmeren.

B

Artikel 4.685, tweede, derde en vierde lid, komen te luiden:

2. Voor een jachthaven waarin gewoonlijk zeegaande pleziervaartuigen afmeren, is een havenafvalplan voor het in ontvangst nemen en verder beheren van afvalstoffen opgesteld.

3. Het havenafvalplan bevat in ieder geval de elementen die in bijlage 1 bij Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151) verplicht worden gesteld.

4. Het tweede lid is niet van toepassing als:

a. de jachthaven alleen wordt aangedaan door pleziervaartuigen en wordt gekenmerkt door schaars of weinig verkeer;

b. de havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van pleziervaartuigen zijn geïntegreerd in het afvalverwerkingssysteem dat ter uitvoering van titel 10.4 van de Wet milieubeheer wordt beheerd; en

c. informatie over de voorzieningen voor het in ontvangst nemen en verder beheren van afvalstoffen beschikbaar wordt gesteld aan de gebruikers van de jachthaven.

C

Na artikel 4.685 worden twee artikelen ingevoegd, luidende:

Artikel 4.685a (gegevens en bescheiden: havenafvalplan)

1. Eenmaal in de vijf jaar wordt het havenafvalplan, bedoeld in artikel 4.685, tweede lid, na overleg met betrokken partijen, verstrekt aan het bevoegd gezag, bedoeld in afdeling 2.2.

2. Bij aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de jachthaven wordt zo spoedig mogelijk een geactualiseerd havenafvalplan opgesteld. Binnen veertien dagen na het opstellen van het geactualiseerde havenafvalplan, wordt het verstrekt aan het bevoegd gezag.

3. Als zich geen aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de jachthaven voordoen, kan, na evaluatie, de termijn, bedoeld in het eerste lid, met ten hoogste vijf jaar worden verlengd. Binnen veertien dagen na de verlenging van de geldigheidsduur van het havenafvalplan wordt het bevoegd gezag hierover geïnformeerd.

Artikel 4.685b (informerende: Minister van Infrastructuur en Waterstaat)

Als artikel 4.685, vierde lid, van toepassing is, wordt Onze Minister van Infrastructuur en Waterstaat hierover geïnformeerd.

D

In artikel 4.686 wordt «artikelen 4.684 en 4.685» vervangen door «artikelen 4.684, 4.685 en 4.685a» en wordt «op grond van artikel 6» vervangen door «op grond van de artikelen 6 en 6a».

ARTIKEL IV

In artikel 1, eerste lid, van het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart, vervalt in onderdeel a, punt 4 van de begripsomschrijving van bevoegde autoriteit «,bedoeld in artikel 1, onderdeel x, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen».

ARTIKEL V

Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 2 vervalt.

B

In artikel 31, tweede lid, onderdeel a, wordt na «brandstofolie» ingevoegd «te hebben of».

C

Artikel 35 komt te luiden:

Artikel 35

Bij regeling van Onze Minister worden nadere regels gesteld over de in artikel 6b, tweede lid, van de wet opgenomen verplichting tot melding van de gegevens van het afvalontvangsbewijs aan SafeSeaNet.

D

Artikel 39 wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid en tweede lid wordt na «schadelijke vloeistoffen» ingevoegd «in bulk».

2. In het derde lid wordt «artikel 8, tweede tot en met vierde lid» vervangen door «artikel 8, eerste tot en met vierde lid» en «op de afwikkeling van de melding» door «op de melding en de afwikkeling ervan».

ARTIKEL VI

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip dat voor de verschillende onderdelen of artikelen verschillend kan worden vastgesteld.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

's-Gravenhage, 3 mei 2022

Willem-Alexander

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Uitgegeven de *eenendertigste* mei 2022

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D. Yeşilgöz-Zegerius

NOTA VAN TOELICHTING

Algemeen deel

1. Inleiding

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen¹ (hierna: MARPOL-verdrag) bevat regels over toegestane en verboden lozingen van scheepsafvalstoffen. Het MARPOL-verdrag verplicht de verdragspartijen in verband daarmee te zorgen voor toereikende havenontvangstvoorzieningen in hun havens. Met Richtlijn 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen² (hierna: Richtlijn 2000/59/EG) is hier in de Europese Unie invulling aan gegeven. Richtlijn 2000/59/EG beoogt niet alleen zorg te dragen voor de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen, maar beoogt tevens het gebruik van de voorzieningen te vergroten.

In Richtlijn (EU) 2019/883 tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG³ (hierna: de Richtlijn), met als uiterste implementatiedatum 28 juni 2021, wordt verder ingezet op het terugdringen van lozingen van afval, met name van vuilnis als bedoeld in bijlage V van het MARPOL-verdrag, en op het reduceren van de administratieve lasten door de bepalingen verder in overeenstemming te brengen met het MARPOL-verdrag. Net als Richtlijn 2000/59/EG wordt de Richtlijn geïmplementeerd in een aantal bestaande besluiten. Dit wijzigingsbesluit ziet op die implementatie. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de wijze waarop Richtlijn 2000/59/EG is geïmplementeerd. Getracht is de bestaande praktijk en procedures rond de afvalafgifte in de Nederlandse zeehavens zoveel mogelijk te behouden. Er is sprake van een strikte implementatie.

Met dit wijzigingsbesluit zijn de volgende besluiten gewijzigd: het Besluit havenontvangstvoorzieningen, het Activiteitenbesluit milieubeheer, het Besluit activiteiten leefomgeving, het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen en het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart. Naast dit wijzigingsbesluit is de Richtlijn geïmplementeerd door de wet van 15 december 2021⁴ die wijzigingen doorvoert aan de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Wvvs) en de Wet op de economische delicten. Ook de Regeling havenontvangstvoorzieningen, de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart, de Regeling voorkoming verontreiniging door schepen en de Regeling tarieven scheepvaart 2005 ondergaan wijzigingen.

¹ Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188).

² Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2009 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG 2000, L 332).

³ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151).

⁴ Wet van 15 december 2021 tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen ten behoeve van de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151) en enkele technische verbeteringen (Stb. 2022, 198).

De memorie van toelichting bij de wet van 15 december 2021 bevat een grondig overzicht van alle wijzigingen die voortvloeien uit de Richtlijn.⁵ Dit betreft ook de onderdelen die met het wijzigingsbesluit zijn geïmplementeerd. Daarom wordt voor dit wijzigingsbesluit grotendeels volstaan met een artikelsgewijze toelichting. Na de artikelsgewijze toelichting is een transponeringstabel opgenomen. In de transponeringstabel is aangegeven welke bepalingen van de Richtlijn zijn geïmplementeerd met onderhavig wijzigingsbesluit.

2. Besluit havenontvangstvoorzieningen

2.1 Algemeen

Het Besluit havenontvangstvoorzieningen bevat de nadere uitwerking van een aantal bepalingen in de (gewijzigde) Wvvs. Zo worden met het wijzigingsbesluit nadere regels gesteld over de toereikendheid van havenontvangstvoorzieningen, het havenafvalplan, de klachtenprocedure voor ontoereikende havenontvangstvoorzieningen, het systeem van indirecte financiering, de uitzondering op de afgifteplicht en de onthefingsmogelijkheden.

Ter uitwerking van artikel 6d van de Wvvs worden de grondslagen voor de vaststelling van de indirecte bijdrage in dit wijzigingsbesluit opgenomen. In tegenstelling tot de andere onderwerpen wordt de wijze waarop de indirecte bijdrage moet worden berekend niet uitvoerig besproken in de memorie van toelichting bij de implementatiewet. Hieronder wordt ingegaan op het indirecte financieringssysteem. Voor de overige bepalingen die met het wijzigingsbesluit worden geïmplementeerd wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de implementatiewet.⁶

2.2 Uitwerking van het systeem van indirecte financiering

In artikel 9a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen wordt bepaald welke kosten gedekt moeten worden door de op grond van artikel 6d, eerste lid, van de (gewijzigde) Wvvs te heffen indirecte bijdrage. Hierbij wordt verwezen naar bijlage 4 van de Richtlijn. Deze bijlage bevat een schematisch overzicht van de kostensoorten die gefinancierd dienen te worden uit de indirecte bijdrage. Een tweedeling wordt gemaakt tussen enerzijds de indirecte kosten, zijnde de administratieve kosten die samenhangen met het afvalbeheersysteem in de haven, en anderzijds de directe kosten, zijnde de exploitatiekosten van de inzameling en verwerking van scheepsafvalstoffen.

Indirecte administratiekosten zijn onder andere de kosten van het opzetten van het indirecte financieringssysteem, waaronder de kosten voor de openbare aanbestedingsprocedure, het opstellen en uitvoeren van het havenafvalplan, de communicatie aan de havengebruikers en de monitoring van de afgiftehoeveelheden. De indirecte administratieve kosten worden volledig gedekt door de indirecte bijdrage. Bij de exploitatiekosten gaat het om kosten die gerelateerd zijn aan de kosten van inzameling en verwerking van de scheepsafvalstoffen.

Voor de bepaling van de hoogte van de indirecte bijdrage die in rekening wordt gebracht aan schepen kan, zoals voorheen, rekening worden gehouden met de categorie, het type en de grootte van het schip. Met dit wijzigingsbesluit is ter implementatie van artikel 8, vierde lid, van de Richtlijn hieraan toegevoegd dat differentiatie ook kan worden toegepast als de dienstverlening buiten de normale werktijden plaatsvindt

⁵ Kamerstukken II 2020/21, 35 886, nr. 3.

⁶ Kamerstukken II 2020/21, 35 886, nr. 3.

of op grond van het gevaarlijk karakter van de in te zamelen scheepsafvalstoffen. Zie hierover de artikelsgewijze toelichting bij artikel 9a, vierde lid van het Besluit havenontvangstvoorzieningen.

Naast de optionele differentiatiemogelijkheden dient de indirecte bijdrage verplicht verlaagd te worden voor schepen die actief zijn in de korte vaart. Dit volgt uit artikel 8, vijfde lid, van de Richtlijn. Schepen voor de korte vaart, ook wel bekend als «short sea shipping», doen relatief frequent havens aan en geven mede daardoor gemiddeld minder afval af per havenaanloop. Het is daarom redelijk dat deze schepen een lagere indirecte bijdrage moeten betalen. Deze verlaagde bijdrage geldt slechts voor schepen die zich uitsluitend richten op korte vaart, dat wil zeggen schepen die de oceaan niet doorkruisen. De hoogte van de verlaging van de indirecte bijdrage kunnen havenbeheerders zelf bepalen.

Door de Europese Commissie wordt korte vaart als volgt gedefinieerd in de communicatie van (1999) 317 van 29 juni 1999: «Korte vaart is de verplaatsing over zee van lading en passagiers tussen in het geografische Europa gelegen havens of tussen die havens en havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de door Europa begrensde binnenzeeën loopt.» In EU-context gaat korte vaart over het maritieme vervoer tussen EU-havens en tussen EU-havens en omliggende havens in landen behorende tot de Europese Economische Ruimte en havens aan de Middellandse Zee, Baltische Zee en Zwarte Zee. In de geest van de definitie dienen ook alle havens van het Verenigd Koninkrijk hieraan toegevoegd worden.

De indirecte bijdrage wordt eveneens verlaagd als blijkt dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op een duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert. Ook in dit geval is het redelijk dat het schip minder indirecte afvalbijdrage betaalt omdat ofwel minder afval wordt afgegeven, ofwel het afval beter geschikt is voor hergebruik en recycling. De Europese Commissie heeft op 21 januari 2022 een uitvoeringshandeling vastgesteld met criteria hoe moet worden bepaald of een schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert.⁷ Omdat deze uitvoeringshandeling een verordening betreft is deze rechtstreeks toepasselijk in Nederland. De havenbeheerder is verplicht met de in afdeling 1, van de bijlage bij de uitvoeringsverordening gestelde criteria rekening te houden bij de berekening van de verlaging van de indirecte bijdrage. In afdeling 2 staan facultatieve criteria opgesomd en zijn bijgevolg optioneel.

3. Activiteitenbesluit milieubeheer

In artikel 3.26j van het Activiteitenbesluit milieubeheer zijn de verplichtingen van Richtlijn 2000/59/EG geïmplementeerd voor jachthavens die gewoonlijk worden aangedaan door zeegaande pleziervaartuigen, maar die niet zijn aangewezen op grond van artikel 6 van de (gewijzigde) Wvvs. Ter implementatie van de Richtlijn wordt artikel 3.26j aangepast.

De wijzigingen van het Activiteitenbesluit milieubeheer hebben hoofdzakelijk betrekking op het havenafvalplan. De bepalingen voor niet-aangewezen jachthavens zijn gelijk getrokken met de bepalingen die door de implementatie van de Richtlijn gelden voor havens die zijn aangewezen op grond van de (gewijzigde) Wvvs. Daarnaast wordt in het Activiteitenbesluit milieubeheer de mogelijkheid gecreëerd voor kleine,

⁷ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/91 van de Commissie van 21 januari 2022 tot vaststelling van de criteria om te bepalen of een schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert overeenkomstig Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad (PbEU 2022, L 15).

niet-commerciële jachthavens om een ontheffing te vragen voor het opstellen van een havenafvalplan. Dit betreft de implementatie van artikel 5, vijfde lid, van de Richtlijn. Als een eventuele ontheffing door het bevoegd gezag wordt verleend, dient dit aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat te worden gemeld. De Inspectie Leefomgeving en Transport (hierna: ILT) meldt vervolgens de naam en locatie van de jachthaven waarop de ontheffing betrekking heeft, aan SafeSeaNet.

Met de toekomstige inwerkingtreding van het stelsel omgevingsrecht is voor jachthavens het Besluit activiteiten leefomgeving (hierna: Bal) relevant. Het Bal vervangt het Activiteitenbesluit milieubeheer. Tijdens het opstellen van onderhavig besluit is de geplande inwerkingtredingsdatum voor het nieuwe stelsel omgevingsrecht uitgesteld van 1 juli 2022 naar 1 oktober 2022 of 1 januari 2023.⁸ Dat betekent dat de wijzigingen van het Activiteitenbesluit milieubeheer voor slechts een korte periode van kracht zullen zijn totdat het Bal in werking treedt.

4. Besluit activiteiten leefomgeving

Zoals hierboven beschreven zal door de stelselherziening van het omgevingsrecht de bepalingen van het Activiteitenbesluit milieubeheer terechtkomen in het Bal. De wijzigingen in het Bal zijn in lijn met de wijzigingen van de artikelen in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Een verschil betreft de uitwerking van de uitzonderingsmogelijkheid voor kleine, niet-commerciële havens. Ter implementatie van artikel 5, vijfde lid, van de Richtlijn wordt in artikel 4.685 van het Bal opgenomen dat onder bepaalde voorwaarden de verplichting om een havenafvalplan op te stellen niet van toepassing is. Dit is in lijn met de systematiek van het Bal. In plaats van ontheffingen wordt de toepasselijkheid van de regels zoveel mogelijk gespecificeerd en daarnaast kan het bevoegd gezag maatwerkvoorschriften of maatwerkregels stellen voor zover de Richtlijn daar ruimte voor biedt.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt door de havenbeheerder op de hoogte gebracht als een beroep wordt gedaan op artikel 4.685a, vierde lid, van het Bal. De ILT meldt vervolgens de naam en locatie van de desbetreffende haven aan SafeSeaNet.

5. Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart

Het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart (hierna: BMGS) vloeit voort uit de implementatie van Richtlijn 2010/65/EU betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten (hierna: Richtlijn 2010/65/EU)⁹. Het doel van deze richtlijn is het vereenvoudigen van administratieve procedures die van toepassing zijn op het zeevervoer. Daartoe verplicht deze richtlijn dat de gegevens die door zeeschepen aan de autoriteiten moeten worden verstrekt bij aankomst en vertrek uit een haven zoveel als mogelijk elektronisch worden verstrekt. Een van deze meldingsformaliteiten is de afvalvooraanmelding op grond van artikel 12a van de Wvvs.

Schepen die vallen onder het toepassingsgebied van Richtlijn 2002/59/EG betreffende de invoering van een communautair monitoring-

⁸ Kamerstukken II 2021/22, 33 118, nr. 210.

⁹ Richtlijn 2010/65/EU van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens van de lidstaten en tot intrekking van Richtlijn 2002/6/EG (PbEU 2010, L 283).

en informatiesysteem voor de zeescheepvaart¹⁰ zijn verplicht om een afvalvooraanmelding te doen. Hoewel de Richtlijn het toepassingsgebied van schepen die verplicht zijn een afvalvooraanmelding te doen wijzigt, ondergaat het BMGS slechts beperkte wijzigingen. Het BMGS schrijft immers slechts voor aan welke autoriteit de gegevens moeten worden gemeld. Dit systeem verandert niet door de Richtlijn.

In het BMGS blijft in artikel 5 de verwijzing naar artikel 12a Wvvs behouden, waardoor hoofdstuk 3 van het BMGS van toepassing blijft op de gegevens van de afvalvooraanmelding.

6. Besluit voorkoming verontreiniging door schepen

Het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (hierna: Bvvs) geeft uitvoering aan de in het kader van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) tot stand gekomen scheepvaartverdragen op het gebied van milieu. Het betreft onder andere het MARPOL-verdrag. De basis voor de regelgeving in het Bvvs is neergelegd in de Wvvs.

Het Bvvs geeft hoofdzakelijk uitvoering aan het MARPOL-verdrag. De implementatie van de Richtlijn leidt tot beperkte wijzigingen van het Bvvs. Het betreft onder meer het schrappen van de definities die zijn opgenomen in de begripsbepalingen in de (gewijzigde) Wvvs. De verplichting tot het afgeven van scheepsafvalstoffen wordt uitgewerkt in de Wvvs, waardoor artikel 35, eerste en tweede lid, van het Bvvs overbodig zijn geworden. Stoffen die de ozonlaag aantasten vallen eveneens onder het begrip scheepsafvalstoffen. Aangezien artikel 12b van de (gewijzigde) Wvvs bepaalt dat scheepsafvalstoffen moeten worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening, kan ook het derde lid van artikel 35 worden geschrapt. Doordat de bestaande tekst van artikel 35 overbodig is geworden, wordt in artikel 35 invulling gegeven aan de nieuwe verplichting voor schepen om de gegevens van het afvalontvangstbewijs te melden aan SafeSeaNet (artikel 6b, tweede en vierde lid, van de Wvvs). In de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart wordt bepaald op welk tijdstip deze melding moet plaatsvinden.

Tot slot wordt in artikel 39 van het Bvvs verduidelijkt dat het schadelijke vloeistoffen in bulk betreft (i.e. de stoffen waarvoor Bijlage II van het MARPOL-verdrag geldt).

7. Uitvoerings- en handhavingsaspecten

Bij de uitvoering en handhaving van het onderhavige wijzigingsbesluit heeft de ILT een belangrijke rol. De ILT heeft daarom het wijzigingsbesluit beoordeeld op de handhaafbaarheid, uitvoerbaarheid en fraudegevoeligheid (HUF-toets). De ILT concludeert dat de regelgeving duidelijk en specifiek is geformuleerd, maar dat er ook aandachtspunten zijn. Opnieuw benadrukt de ILT het belang van een goede communicatie richting en afstemming met de betrokken partijen over de consequenties van de Richtlijn.

De ILT maakt een opmerking over de verplichting tot het melden van een ontheffing aan de havens op de route van een schip. Als een schip een ontheffing ontving voor een of alle in de artikelen 6d, 12a of 12b van de Wvvs opgelegde verplichtingen, dan moet het bestaan van de regeling die aanleiding geeft tot het verlenen van de ontheffing, worden gemeld aan alle havens op de route van het schip. In de HUF-toets geeft de ILT aan dat zij deze melding kunnen verzorgen op het ogenblik dat een ontheffing wordt verleend. Dit is verduidelijkt in de artikelsgewijze

¹⁰ Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 208).

toelichting bij artikel 9c, eerste en derde lid, van het Besluit havenontvangstvoorzieningen.

Geconcludeerd wordt dat de regelgeving fraudebestendig is.

8. Gevolgen

Voor een toelichting op de gevolgen van de Richtlijn wordt verwezen naar paragraaf 9 van de memorie van toelichting bij de wet van 15 december 2021 ter implementatie van de Richtlijn.¹¹

9. Advies en consultatie

Hoewel het implementatie van een richtlijn betreft werd het besluit ter informatie voorgelegd aan belanghebbenden (o.a. havenbeheerders en Rijkswaterstaat als beheerder van SafeSeaNet).

Er heeft geen internetconsultatie plaatsgevonden omdat de consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van het wijzigingsbesluit aangezien het hier om strikte implementatie van een richtlijn gaat waarbij geen nationale beleidsruimte is.¹² Daarnaast gaat het hier om aanpassingsregelgeving zonder noemenswaardige gevolgen voor burgers, bedrijven en instellingen.

Het wijzigingsbesluit is voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (hierna: ATR). Het ATR heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen (omvangrijke) gevolgen voor de regeldruk heeft. De ATR beveelt wel aan om te verduidelijken in welke mate de regeldruk afneemt als gevolg van de beperktere inspecties. De verlaging van het aantal te inspecteren schepen betekent dat minder schepen een fysieke controle aan boord krijgen. Doorgaans zal een inspectie aan boord niet leiden tot een langer oponthoud in de haven dan nodig is, maar het ontvangen van de inspecteur en het toegang bieden tot bijvoorbeeld de afvaljournaals vergt capaciteit van de bemanning, die zonder inspectie anders ingezet had kunnen worden. Een gedwongen afvalafgifte naar aanleiding van een inspectie kan wel leiden tot extra kosten en oponthoud in de haven.

10. Voorhang en nahang

Dit besluit strekt tot implementatie van een EU-handeling. Gelet op artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer (voor wat betreft de wijziging van het Activiteitenbesluit milieubeheer) en artikel 23.5, derde lid, van de Omgevingswet (voor wat betreft de wijzigingen van het Besluit activiteiten leefomgeving) behoefde dit besluit omwille van deze reden niet te worden voorgehangen. Op grond van artikel 11 van de Bekendmakingswet kan eveneens worden afgezien van de op grond van artikel 21.6, vijfde lid, van de Wet milieubeheer voorgeschreven verplichting tot nahang.

Van de inhoud van dit besluit is overeenkomstig artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer tegelijk met de aanbieding aan de Afdeling advisering van de Raad van State mededeling gedaan aan de beide kamers der Staten-Generaal.

¹¹ Kamerstukken II 2020/21, 35 886, nr. 3, p. 14 e.v.

¹² Zie kabinetsstandpunt inzake internetconsultatie in de verzamelbrief regeldruk (Kamerstukken II 2016/17, 29 515, nr. 397).

11. Inwerkingtreding

De inwerkingtreding van onderhavig besluit zal bij koninklijk besluit worden bepaald. De wijzigingen van het Bal zullen in werking treden op het ogenblik dat het nieuwe stelsel van het omgevingsrecht in werking treedt.

Op grond van het kabinetsbesluit tot instelling van vaste veranderingen en Aanwijzing 4.17, tweede lid, Aanwijzingen voor de regelgeving, dient een besluit op één van de twee vaste veranderingen in werking te treden. Implementatie van Europese of internationale regelgeving is één van de uitzonderingsgronden met betrekking tot het beleid ten aanzien van de vaste veranderingen van regelgeving, waarvan voor deze wijzigingsregeling gebruik wordt gemaakt. Om dezelfde reden wordt, op grond van Aanwijzing 4.17, vierde en vijfde lid, Aanwijzingen voor de regelgeving, afgeweken van de minimumpublicatietermijn van twee maanden.

Artikelsgewijs

Artikel I (Besluit havenontvangstvoorzieningen)

Onderdeel A

In dit artikel worden enkele begrippen uit het Besluit havenontvangstvoorzieningen gedefinieerd. De tekst van de definities «frequent een haven aandoen», «geregeld verkeer», «regelmatig een haven aandoen» en «toereikende opslagcapaciteit» is overgenomen uit de Richtlijn.

GISIS (Global Integrated Shipping Information System) is het wereldwijde geïntegreerde informatiesysteem voor de zeescheepvaart van de IMO, waarin onder andere de havenontvangstvoorzieningen zijn opgenomen die aanwezig zijn in de havens van de bij de IMO aangesloten landen. Daarnaast bevat dit informatiesysteem een overzicht van de rapportages die van schepen zijn ontvangen over gevallen van vermeende ontoereikendheid van havenontvangstvoorzieningen.

In de Richtlijn wordt naar GISIS verwezen omdat daar informatie kan worden opgehaald over de toereikendheid van de havenontvangstvoorzieningen in een haven die door een schip zal worden aangedaan. De betrokken regels worden geïmplementeerd in het Besluit havenontvangstvoorzieningen, waardoor de begripsomschrijving van GISIS in dit besluit een plaats krijgt.

Onderdeel B

Voor een aantal wijzigingen in het Besluit havenontvangstvoorzieningen is deze omhangbepaling vereist.

Onderdeel C

Het opschrift van de tweede paragraaf wordt gewijzigd naar «havenontvangstvoorzieningen» omdat dit beter aansluit bij de inhoud van de bijbehorende artikelen dan «aanwijzing havens».

Onderdeel D

In artikel 2 wordt bepaald dat bij ministeriële regeling de havens worden aangewezen waarvan de beheerders zorg moeten dragen voor de aanwezigheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen. Ook wordt bepaald met welke elementen rekening moet worden gehouden bij het bepalen welke havenontvangstvoorzieningen in een haven aanwezig

moeten zijn. Ter invulling van de plicht om te zorgen voor toereikende havenontvangstvoorzieningen kunnen de IMO-richtsnoeren voor het waarborgen van de toereikendheid van havenontvangstvoorzieningen voor afval worden geraadpleegd.¹³ Dit artikel geeft nadere uitwerking aan artikel 6 van de (gewijzigde) Wvvs en implementeert artikel 4, tweede lid, onderdeel a, van de Richtlijn.

Onderdeel E

De houder van een havenontvangstvoorziening is verantwoordelijk voor de dagelijkse werking van de havenontvangstvoorziening. Daarom wordt in artikel 2a bepaald dat de houder er zorg voor draagt dat onnodig oponthoud voor schepen wordt vermeden en dat de vergoedingen die in rekening worden gebracht de afgifte van scheepsafvalstoffen niet ontmoedigen. Met dit laatste wordt bedoeld dat de kosten die in rekening worden gebracht door de houder, de schepen niet onevenredig zwaar mogen belasten. Als deze vergoedingen te hoog zijn, dan ontmoedigt dit het gebruik door het schip van de havenontvangstvoorziening. Het betreft de kosten die in rekening worden gebracht voor scheepsafvalstoffen die niet gedekt worden door de indirecte bijdrage.

Dit artikel strekt ter implementatie van artikel 4, onderdeel b en c, van de Richtlijn. Artikel 4, onderdeel d, bepaalt verder dat havenontvangstvoorzieningen het afval op een milieuvriendelijke wijze beheren. Verplichtingen omtrent het afvalbeheer, onder meer op basis van Unierecht, zijn in de Wet milieubeheer en hierop gebaseerde regelgeving opgenomen. Daarom is het niet nodig deze verplichting in dit artikel op te nemen.

Onderdeel F

Artikel 3 implementeert artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn. In bijlage I van deze richtlijn worden de elementen opgesomd waarmee bij het opstellen van een havenafvalplan rekening moet worden gehouden. Deze elementen verschillen nauwelijks met de elementen die al in het havenafvalplan moesten worden vermeld op grond van het vorige artikel 3.

Onderdeel G

Dit artikel betreft een nadere uitwerking van artikel 6a, vierde lid, van de Wvvs. De geldigheidsduur van een havenafvalplan is vijf jaar. Dit is een wijziging ten opzichte van de geldigheidsduur van drie jaar die gold op grond van Richtlijn 2000/59/EG. De geldigheidsduur is in de Richtlijn verlengd met het oog op de vermindering van de uitvoerings- en administratieve lasten. Om die reden is ook opgenomen dat na vijf jaar de geldigheidsduur van een bestaand plan kan worden verlengd als gedurende de voorgaande (vijf) jaren geen aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de haven hebben plaats gevonden.

Onderdeel H

Het havenafvalplan dat een bindend element bevat betreft een besluit in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). De op besluiten betrekking hebbende afdelingen van de Awb zijn mede van toepassing op de bekendmaking van het havenafvalplan. Afdeling 3.4 van de Awb is van toepassing op de voorbereiding van het havenafvalplan. Met deze wijziging wordt bewerkstelligd dat deze afdeling ook van toepassing wordt op de voorbereiding van een besluit tot verlenging van het bestaande havenafvalplan.

¹³ Resolutie 83(44) van de Internationale Maritieme Organisatie (13 maart 2000), *Guidelines ensuring adequacy port waste*, PUC_1511_14.

Onderdeel I

Het opstellen van een havenafvalplan leidt tot de kwalificatie van een havenbeheerder als een bestuursorgaan in de zin van artikel 1:1, eerste lid, onderdeel b, van de Awb. Het door de havenbeheerder opgestelde havenafvalplan wordt vervolgens goedgekeurd door de ILT. De ILT dient hiervoor rechtstreeks te worden aangewezen. Artikel 10:3, tweede lid, onderdeel c, van de Awb, verzet zich ertegen dat de ILT deze bevoegdheid zou uitoefenen in mandaat van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. De aanwijzing van de ILT geschiedt op grond van artikel 6a, derde lid, van de (gewijzigde) Wvvs.

Bij de goedkeuring wordt onder andere bekeken of het havenafvalplan is opgesteld in samenspraak met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers of hun vertegenwoordigers. De verplichting tot het voeren van overleg met de betrokken partijen betreft de implementatie van artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn. In dat artikel worden ook voorbeelden opgesomd aan welke partijen nog meer gedacht moet worden. Tevens zal worden nagegaan of het havenafvalplan de elementen vermeld die in bijlage 1 bij de Richtlijn zijn opgesomd. De ILT moet ook nagaan of het in het havenafvalplan uitgewerkte indirecte financieringsstelsel voldoet aan de in artikel 9a gestelde eisen.

Bij een besluit tot verlenging van de geldigheidsduur van een havenafvalplan zal worden beoordeeld of voldaan is aan de voorwaarde dat zich geen aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de haven hebben voorgedaan.

Aangezien het belangrijk is dat de op grond van de Wvvs aangewezen havens beschikken over een gedegen havenafvalplan en de lange voorbereidingstijd die havenbeheerders nodig hebben om dit plan op te stellen, staat het de havenbeheerders vrij om de ILT in een eerder stadium te betrekken om van gedachten te wisselen over de inhoud van het havenafvalplan. De ILT zal actief de grote én kleine havens -waar mogelijk- ondersteunen bij het opstellen van een havenafvalplan.

Onderdeel J

Ter implementatie van artikel 5, tweede lid, van de Richtlijn wordt bepaald dat de havenbeheerder de essentiële informatie uit het havenafvalplan openbaar maakt, alsmede gemakkelijk toegankelijk. Dit wordt bij voorkeur gedaan op elektronische wijze, in het Nederlands en zo nodig in een andere (internationale) taal.

Voor wat betreft de in het tweede lid, onderdeel a, opgenomen verplichting kan de havenbeheerder aan die verplichting in voorkomend geval voldoen door een samenvattende beschrijving te vermelden van het soort voorzieningen per ligplaats. Vermelding van de standplaats van elke vuilniscontainer in bijvoorbeeld het Rotterdamse havengebied zou immers leiden tot weinig hanteerbare uittreksels voor de havengebruikers.

Bij het in het tweede lid, onderdeel e, bedoelde kostendekkingssysteem dient te worden gespecificeerd voor welke schepen dit van toepassing is. Niet iedere havengebruiker zal een indirecte bijdrage moeten betalen.

De informatie van het havenafvalplan wordt door de havenbeheerder gemeld aan SafeSeaNet en beschikbaar gesteld aan de scheepsexploitanten waarvan hun schepen de haven aandoen.

Onderdeel K

Artikel 8 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen beschrijft de procedure die moet worden gevolgd als een kapitein van een schip de havenontvangstvoorzieningen in een Nederlandse haven onvoldoende acht. Artikel 4, derde lid, van de Richtlijn bepaalt dat deze klacht wordt

gemeld via het daarvoor bestemde IMO-formulier (MEPC.1/Circ. 834/Rev. 1). De tekst van artikel 8 wordt met deze wijziging hierop aangepast. Daarnaast wordt mogelijk gemaakt dat de procedure digitaal wordt doorlopen. Ook kunnen vlaggenstaten laten weten dat een havenontvangstvoorziening in Nederland ontoereikend is; het zesde lid hierop is aangepast.

Een klacht over vermeende tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen wordt afgehandeld via de IMO-procedures en richtsnoeren. De verplichting om de Europese Commissie in kennis te stellen van ontoereikende havenontvangstvoorzieningen te verstrekken vervalt.

Tot slot is in artikel 8 de term «beheerder» gewijzigd naar «havenbeheerder», zodat het Besluit havenontvangstvoorzieningen consequent de benaming «havenbeheerder» bevat.

Onderdeel L

Het opschrift wordt gewijzigd om te verduidelijken dat de artikelen die volgen betrekking hebben op het systeem van indirecte financiering.

Onderdeel M

Op basis van artikel 8, tweede lid, Richtlijn 2000/59/EG waren vissersvaartuigen en pleziervaartuigen tot en met 12 passagiers uitgezonderd van het toepassingsgebied van een kostendekkingssysteem. Door een wetwijziging in 2011¹⁴ werd een grondslag ingevoegd om bij algemene maatregel van bestuur voor deze groep vaartuigen nadere regels te stellen. Artikel 9 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen is hiervan een uitwerking. De Richtlijn heft de uitzondering voor vissersvaartuigen en (zeegaande) pleziervaartuigen op. Ook deze groep vaartuigen valt daardoor onder het toepassingsgebied en moet dus een indirecte bijdrage betalen.

De in het Besluit havenontvangstvoorzieningen opgenomen bijzondere regeling voor pleziervaartuigen en vissersvaartuigen blijft behouden. Een grondslag hiervoor is gecreëerd in artikel 6d, vijfde lid, van de Wvvs. Voor de afgifte van de scheepsafvalstoffen door vaartuigen die gebruik maken van deze bijzondere regeling wordt wel een indirecte bijdrage geheven. Dat loopt echter niet via het heffen van havengelden bij het aanlopen van een haven, maar via het betalen van een periodieke bijdrage. Voor pleziervaartuigen geldt dat de exploitant de bijdrage betaalt aan de havenbeheerder(s) met wie hij daarover een overeenkomst heeft afgesloten.

Voor vissersvaartuigen geldt dat zij zich daarvoor aan kunnen sluiten bij de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij. Verdere toelichting bij deze systemen wordt gegeven in paragraaf 4.5 van de memorie van toelichting bij de wet van 15 december 2021 ter implementatie van de Richtlijn.¹⁵

Onderdeel N

Artikel 9a is gebaseerd op artikel 6d, zesde lid, van de Wvvs en betreft de implementatie van artikel 8, tweede lid, van de Richtlijn. In artikel 9a wordt het systeem van indirecte financiering nader uitgewerkt. Door het systeem van indirecte financiering dragen alle schepen bij in de kosten

¹⁴ Wet van 6 juli 2011 tot wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen en de Wet op de economische delicten in verband met de aanpassing van de definitie van schadelijke stof, de uitvoering van de in Bijlage II van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen opgenomen voorschriften met betrekking tot het voorwassen van ladingtanks, de uitbreiding van de basis voor het aanwijzen van toezichthouders en enige andere onderwerpen, (Stb. 2011, 392).

¹⁵ Kamerstukken II 2020–2021, 35 886, nr.3, p. 10 en p.24.

voor de havenontvangstvoorzieningen in een haven, ongeacht of er door de schepen feitelijk scheepsafvalstoffen worden afgegeven. Het voldoen van de indirecte bijdrage geeft het schip het niet-overdraagbare recht om een bepaalde hoeveelheid scheepsafvalstoffen af te geven. Van ieder schip en bij iedere havenaanloop wordt door de havenbeheerder een indirecte bijdrage geïnd.

Artikel 9a, eerste lid

De hoogte van de indirecte bijdrage wordt door de havenbeheerder vastgesteld. Bij het berekenen van de bijdrage neemt de havenbeheerder de kosten van het voorgaande jaar als basis, maar hij mag ook rekening houden met de kosten die hij op basis van het verwachte verkeersvolume voor het komende jaar verwacht. Bijlage 4 bij de Richtlijn bevat een overzicht van de kostenposten die de basis vormen voor het berekenen van de indirecte bijdrage.

Artikel 9a, tweede lid

Op basis van artikel 8, tweede lid, van de Richtlijn moet de indirecte bijdrage die per schip wordt geïnd een bepaald percentage dekken van de totale kosten die verband houden met de exploitatie en de verwerking van scheepsafvalstoffen in een haven. De kosten die gedekt moeten worden betreffen de indirecte administratieve kosten (onderdeel a) en de directe exploitatiekosten (onderdeel b). De indirecte administratieve kosten zijn de kosten die voortvloeien uit het beheer van het afvalbeheersysteem van de haven met inbegrip van de in de tabel bij bijlage 4 bij de Richtlijn vermelde elementen onder het kopje «indirecte kosten». De directe exploitatiekosten zijn de kosten die voortvloeien uit de afgifte van scheepsafvalstoffen, met inbegrip van de in de tabel vermelde elementen onder het kopje «directe kosten».

Voor vuilnis (bijlage V van het MARPOL-verdrag) en passief opgevist afval, met uitzondering van ladingresiduen, schrijft artikel 8, tweede lid, onderdeel c, van de Richtlijn voor dat in een zo sterk mogelijke prikkel moet worden voorzien om deze afvalsoorten af te geven bij een havenontvangstvoorziening. Voor dergelijk afval wordt geen directe vergoeding in rekening gebracht. Dat houdt in dat door de betaling van de indirecte bijdrage een recht bestaat op de afgifte ervan.

Voor het bepalen van de hoogte van de indirecte bijdrage komt het erop neer dat het totaal van de (directe) exploitatiekosten die verband houden met vuilnis en passief opgevist afval, moet worden gedekt door het totaal van de indirecte bijdragen die jaarlijks worden geïnd. In artikel 9a, tweede lid, onderdeel b, wordt dan ook bepaald dat de totale exploitatiekosten die verband houden met de afgifte van vuilnis en passief opgevist afval, moeten worden gedekt door de indirecte bijdrage.¹⁶

Zoals in de memorie van toelichting bij de implementatiewet wordt besproken, geldt voor het afval bedoeld in bijlage I van het MARPOL-verdrag (olie) reeds een systeem van indirecte financiering.¹⁷ Dit systeem blijft behouden en wordt door artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van de Richtlijn uitgebreid. Ook voor de overige afvalsoorten geldt dat minimaal 30% van de directe exploitatiekosten moeten worden gedekt door de indirecte bijdrage. Doordat voor vuilnis en passief opgevist afval een 100%-dekking geldt uit de indirecte bijdragen van de exploitatiekosten, kan dit resulteren in een lager dekkingspercentage voor de overige afvalsoorten. Voor alle afvalcategorieën tezamen wordt immers een

¹⁶ Het zogenaamde «no special fee» systeem oftewel 100% indirecte financiering, zie Kamerstukken II 2020/21, 35 886, nr. 3, p. 2 en p. 8.

¹⁷ Kamerstukken II 2020–2021, 35 886, nr. 3, p. 9.

minimumpercentage van 30% gehanteerd.¹⁸ Om te vermijden dat de afgifte van olie wordt ontmoedigd, blijft voor de dekking van de directe exploitatiekosten die verband houden met de afgifte van deze afvalcategorie een minimaal dekkingspercentage van 30% behouden.

Artikel 9a, derde lid

Het derde lid bevat de afvalcategorieën waarvoor het systeem van indirecte financiering niet geldt en het schip dus een directe vergoeding moet betalen.

onderdeel a

In de Richtlijn wordt in overweging 34 toegelicht waarom voor ladingresiduen geen indirecte bijdrage kan worden geïnd: «*Ladingresiduen blijven eigendom van de eigenaar van de lading nadat de lading in de terminal is gelost, en kunnen een economische waarde hebben. (...) Voor de afgifte van ladingresiduen moet de gebruiker van de havenontvangstvoorziening, zoals vermeld in de contractuele regelingen tussen de betrokken partijen of in andere plaatselijke regelingen, een vergoeding betalen.*» Op grond van artikel 6d, derde lid, van de Wvvs zal het schip een directe vergoeding moeten betalen voor de afgifte van ladingresiduen.

onderdeel b

Indien een schip een uitzonderlijke hoeveelheid afval als bedoeld in bijlage V bij het MARPOL-verdrag, en met name operationeel afval, afgeeft die de maximale specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit zoals vermeld in het formulier voor afvalvooraanmelding (bijlage 2 bij de Richtlijn) te boven gaat, moet een directe vergoeding kunnen worden gevraagd om ervoor te zorgen dat de kosten voor de ontvangst van deze uitzonderlijke hoeveelheid afval geen onevenredige last opleveren voor het kostendekkingssysteem van de haven. Dit kan ook het geval zijn wanneer de aangegeven specifiek daarvoor bestemde opslagcapaciteit buitensporig of onredelijk is.¹⁹

onderdeel c

Artikel 8, tweede lid, onderdeel f, van de Richtlijn bepaalt dat de kosten van uitlaatgasreinigingssystemen in rekening worden gebracht op basis van de soorten en hoeveelheden afval die worden afgegeven.

Artikel 9a, vierde lid

In het vierde lid worden de gronden opgesomd die aanleiding kunnen geven tot het differentiëren van het heffen van indirecte bijdragen. Naast de al op grond van Richtlijn 2000/59/EG bestaande differentiatiemogelijkheid op grond van categorie, type en grootte van het schip is de mogelijkheid toegevoegd om de indirecte bijdrage te differentiëren op grond van het gevaarlijk karakter van afvalstoffen en voor het verlenen van diensten buiten de normale werktijd. Door een hogere indirecte bijdrage te vragen van schepen die veel gevaarlijke afvalstoffen afgeven kan een havenbeheerder ervoor zorgen dat de afvalbijdrage voor de overige schepen minder hoeft te stijgen. Ten aanzien van het moment van

¹⁸ Artikel 8, tweede lid, onderdeel b, van de Richtlijn: «*een aanzienlijk gedeelte van de directe exploitatiekosten als bepaald in bijlage 4, dat minstens 30% van de totale directe kosten voor de werkelijke afvalafgifte tijdens het voorgaande jaar bedraagt (...)*».

¹⁹ Overweging nr. 30, van de Richtlijn.

inzameling geldt dat dit tijdens kantoortijden goedkoper is dan buiten de normale werktijden. Het kan daarom voor havenbeheerders gewenst zijn om in de tariefstelling rekening te houden met het moment van afgifte om (onnodige) verhoging van de afvalbijdragen te voorkomen.

Artikel 9a, vijfde lid

Het vijfde lid betreft de mogelijkheid om voor bepaalde situaties de indirecte bijdrage te verlagen. Schepen voor de korte vaart, ook wel bekend onder het begrip «short sea shipping», doen relatief frequent havens aan en geven mede daardoor gemiddeld minder afval af per havenaanloop. Het is daarom redelijk dat deze schepen een lagere indirecte afvalbijdrage betalen. Ook dient de afvalbijdrage verlaagd te worden als blijkt dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op een duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert. Ook in dit geval is het redelijk dat het schip minder indirecte afvalbijdrage betaalt omdat ofwel minder afval wordt afgegeven, ofwel het afval beter geschikt is voor hergebruik en recycling.

Onderdeel O

Door deze wijziging wordt een nieuwe paragraaf toegevoegd die betrekking heeft op de uitzonderingen op de afgifteplicht als bedoeld in artikel 12b van de Wvvs. Het nieuwe artikel 9b somt de voorwaarden op waaronder een schip mag doorvaren naar de volgende haven zonder afval af te geven. De voorwaarden zijn een één-op-één implementatie van artikel 7, vierde lid, van de Richtlijn. Een schip mag aldus doorvaren naar een volgende haven als er aan boord voldoende opslagcapaciteit is om het afval dat tijdens deze reis zal ontstaan, op te slaan. Of een schip gerechtvaardigd is om een beroep te doen op de uitzondering op de afgifteplicht, moet blijken uit de informatie die op grond van de artikelen 6b en 12a van de (gewijzigde) Wvvs moet worden gemeld aan SafeSeaNet. Uit de afvalvooraanmelding (artikel 12a) en de gemelde gegevens van eerdere afvalafgiftes in andere havens (artikel 6b) kan een inspecteur van de ILT afleiden of het schip recent afval heeft afgegeven en ook of de hoeveelheid afval aan boord overeenstemt met de afvalvooraanmelding. Op grond van het door de EU ontwikkelde risico-gebaseerde selectiemechanisme voor inspecties in de haven, zullen schepen die geen afvalontvangstbewijs hebben gemeld of nalaten een afvalvooraanmelding te doen, een hoger risico lopen om te worden geselecteerd voor inspectie.²⁰

De uitzondering op de afgifteplicht geldt niet voor afvalcategorieën waarvan het MARPOL-verdrag bepaalt dat deze te allen tijde moeten worden afgegeven.

Onderdeel P

Er wordt een nieuwe paragraaf ingevoegd waaronder twee nieuwe artikelen worden geschaard: artikel 9c en artikel 9d. Beide artikelen hebben betrekking op ontheffingen die kunnen worden verleend door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. In de praktijk zullen de ontheffingsaanvragen worden beoordeeld door de ILT.

Artikel 9c betreft de mogelijkheid om als exploitant van een schip ontheffing te verzoeken voor de verplichting(en) krachtens artikelen 6d (indirecte bijdrage), 12a (afvalvooraanmelding) of 12b (afgifteplicht) van

²⁰ Uitvoeringsverordening (EU) 2022/90 van de Commissie van 21 januari 2022 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de nadere elementen van een risicogebaseerd Uniemechanisme voor de selectie van te inspecteren schepen (PbEU 2022, L 15).

de Wvvs. Dit is de implementatie van artikel 9, eerste lid, van de Richtlijn. Als een ontheffing wordt verleend, wordt aan de exploitant een certificaat verstrekt. Dit betreft het certificaat zoals opgenomen in bijlage 5 bij de Richtlijn. De ILT meldt de gegevens van het certificaat aan SafeSeaNet. Daarnaast zal de ILT in de praktijk ook het bestaan van de regeling melden aan alle havens op de route van het schip.

Artikel 9d betreft de uitwerking van de ontheffingsmogelijkheid voor kleine havens met onbemande voorzieningen van de verplichting tot uitgeven van afvalontvangstbewijzen (artikel 7, tweede lid, van de Richtlijn en artikel 6b, derde lid, van de Wvvs). Deze ontheffing kan worden aangevraagd door de havenbeheerder of de houder van een (onbemande) havenontvangstvoorziening. De ILT heeft (namens de Minister van Infrastructuur en Waterstaat) beoordelingsbevoegdheid of een haven als een kleine haven moet worden beschouwd en of er sprake is van onbemande voorzieningen. Dit maakt maatwerk mogelijk. De gegevens van de voorziening waarvoor een ontheffing geldt, worden door de ILT aan SafeSeaNet gemeld.

Artikel II (Activiteitenbesluit milieubeheer)

Onderdeel B

Door deze wijziging worden de bepalingen van het Activiteitenbesluit milieubeheer die zijn opgenomen ter implementatie van Richtlijn 2000/59/EG aangepast aan de bepalingen van de Richtlijn. De geldigheidsduur van een havenafvalplan wordt gewijzigd naar vijf jaar in plaats van drie jaar. Daarnaast wordt ook de verplichting tot het opstellen van een nieuw plan bij aanzienlijke veranderingen overgenomen. Artikel 5, vierde lid, van de Richtlijn geeft als voorbeelden van aanzienlijke veranderingen: structurele veranderingen in het verkeer naar de haven, de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, wijzigingen in de vraag naar en terbeschikkingstelling van havenontvangstvoorzieningen, en nieuwe technieken om afval aan boord te behandelen. De duur van een havenafvalplan kan worden verlengd als er geen sprake is van aanzienlijke veranderingen.

De gemeente waarbinnen de haven is gelegen is het bevoegd gezag dat het havenafvalplan moet goedkeuren.

Als aan de in het zesde lid opgesomde voorwaarden wordt voldaan, kan degene die een jachthaven drijft ontheffing vragen voor het opstellen van een havenafvalplan. Het bevoegd gezag zal een verzoek tot ontheffing beoordelen. Als een ontheffing wordt verleend wordt dit door degene die de jachthaven drijft aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ILT) gemeld. De ILT meldt vervolgens de naam en locatie van de desbetreffende jachthaven aan SafeSeaNet.

Artikel III (Besluit activiteiten leefomgeving)

Onderdeel A

Met dit onderdeel wordt het toepassingsgebied van het Bal gewijzigd. De Richtlijn is van toepassing op alle jachthavens die gewoonlijk zeegaande pleziervaartuigen ontvangen. Het gaat om jachthavens die gewoonlijk worden aangedaan door pleziervaartuigen die vertrekken naar en aankomen van zee.

In artikel 3.308, derde lid, van het Bal stond een ondergrens van 10 ligplaatsen voor jachthavens die worden aangedaan door zeegaande pleziervaartuigen. Met het onderhavige besluit is de ondergrens van 10 ligplaatsen komen te vervallen, zodat het Bal in lijn wordt gebracht met het toepassingsgebied van de Richtlijn. Zodra een jachthaven gewoonlijk zeegaande pleziervaartuigen ontvangt, is het Bal van toepassing. Voor

jachthavens die geen zeegaande pleziervaartuigen ontvangen, blijft de grens van 50 ligplaatsen van kracht. Dat houdt in dat als een dergelijke jachthaven 50 ligplaatsen of minder heeft, de bepalingen van het Bal niet van toepassing zijn.

Onderdelen B en C

De bepalingen van het Bal worden op dezelfde manier aangepast als de bepalingen van het Activiteitenbesluit milieubeheer.

De inhoud van het havenafvalplan wordt bepaald door bijlage 1 van de Richtlijn. In deze bijlage staan verplichte («worden opgenomen») en optionele elementen («kunnen worden opgenomen»). Het overleg met betrokken partijen werd ook al verplicht gesteld in het Activiteitenbesluit milieubeheer. Deze verplichting betreft de implementatie van artikel 5, eerste lid, van de Richtlijn. Bij betrokken partijen in de zin van jachthavens kan gedacht worden aan de ligplaatshouders, de inzamelaars en verwerkers van afval en, in voorkomend geval, bevoegde lokale instanties, organisaties en vertegenwoordigers van het maatschappelijk middenveld.

Zodra het aflopen van de geldigheidsduur van een havenafvalplan in zicht komt, zal degene die de jachthaven drijft een nieuw havenafvalplan moeten opstellen. Indien zich geen aanzienlijke veranderingen hebben voorgedaan in de exploitatie van de haven, kan echter worden besloten om de geldigheidsduur met vijf jaar te verlengen. Artikel 5, vierde lid, van de Richtlijn omschrijft aanzienlijke veranderingen onder meer als: structurele veranderingen in het verkeer naar de haven, de ontwikkeling van nieuwe infrastructuur, wijzigingen in de vraag naar en terbeschikkingstelling van havenontvangstvoorzieningen, en nieuwe technieken om afval aan boord te behandelen.

Mits aan de voorwaarden van artikel 4.685, vierde lid, wordt voldaan, hoeft degene die de jachthaven drijft geen havenafvalplan op te stellen. Artikel 5, vijfde lid, van de Richtlijn bepaalt dat de locatie van deze havens wordt gemeld aan SafeSeaNet. Aangezien gemeenten geen rechtstreekse toegang hebben tot SafeSeaNet en zij geen kennis hebben van dit systeem, is ervoor gekozen dat als degene die de jachthaven drijft een beroep wil doen op deze uitzonderingsmogelijkheid, hij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (ILT) hiervan op de hoogte moet brengen. De verplichting tot kennisgeving aan de Minister is opgenomen in artikel 4.685b. De ILT beoordeelt vervolgens of de jachthaven voldoet aan de gestelde voorwaarden en meldt de naam en locatie van de desbetreffende jachthaven aan SafeSeaNet. Als de ILT vaststelt dat de haven zich onterecht beroept op de uitzonderingsmogelijkheid, dan moet een havenafvalplan alsnog worden opgesteld.

Onderdeel D

Met deze wijziging is aangepast dat jachthavens die zijn aangewezen op grond van de artikelen 6, eerste lid en 6a, eerste lid, van de (gewijzigde) Wvvs, ook niet hoeven te voldoen aan het nieuwe artikel 4.685a. Voor deze havens geldt de (gewijzigde) Wvvs, met inbegrip van de te volgen procedure voor het opstellen van het havenafvalplan.

Artikel IV (Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart)

De begripsomschrijving van havenbeheerder vervalt in de (gewijzigde) Wvvs, waardoor de verwijzing naar deze omschrijving wordt geschrapt.

Artikel V (Besluit voorkoming verontreiniging door schepen)

Onderdeel A

Dit artikel wordt geacht vervallen te zijn per 21 september 2011, omdat bij de wetwijziging van die datum (Stb. 2011, 392, MvT 32375) de grondslag hiervoor in de definitiebepaling in de Wvvs is vervallen. Sinds de voornoemde wetwijziging verwijst de definitie in de Wvvs naar de stoffen bedoeld in de Bijlagen bij het MARPOL-verdrag. Het in het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen opnemen van wat onder «schadelijke stoffen» moet worden begrepen is dus overbodig geworden. Het indertijd niet expliciet laten vervallen van deze bepaling wordt met deze wijziging gerepareerd.

Onderdeel B

Deze wijziging komt voort uit de op 26 oktober 2018 door de Commissie voor de Bescherming van het Mariene Milieu aangenomen resolutie MEPC.305(73). In die resolutie is artikel 14, paragraaf 1, van het MARPOL-verdrag gewijzigd en is het aan boord «hebben van brandstofolie voor gebruik» toegevoegd aan het gebruiken van brandstofolie. Deze wijziging betreft de implementatie van die resolutie en staat dus los van de implementatie van de Richtlijn.

Onderdeel C

De afgifteverplichting is geregeld in de Wvvs. Artikel 12b van de Wvvs is zodanig geformuleerd dat te allen tijde de verplichtingen van bijlage II van het MARPOL-verdrag in acht moeten worden genomen. Dus ook als er sprake is van een uitzondering op de afgifteplicht. Het eerste en tweede lid kunnen daardoor worden geschrapt. Het derde lid is ook overbodig geworden, omdat residuen van uitlaatgasreinigingssystemen, ook wel «scrubber sludge» genoemd, eveneens behoren tot het toepassingsgebied van het MARPOL-verdrag. Het hoeft dus niet te worden aangegeven als stof die moet worden afgegeven. Dit wordt al gedekt door artikel 12b van de Wvvs.

Artikel 35 bevat een delegatiegrondslag voor wat betreft de nieuwe verplichting tot melding van de gegevens van het afvalontvangstbewijs. Het schip ontvangt een S-formulier en moet deze gegevens melden aan SafeSeaNet (artikel 6b, tweede lid, van de Wvvs). Het tijdstip van melden wordt vastgelegd in de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Onderdeel D

In het eerste en tweede lid van artikel 39 wordt verduidelijkt dat het de afvalcategorie uit bijlage II van het MARPOL-verdrag betreft (schadelijke vloeistoffen in bulk).

Artikel VI (Inwerkingtredingsbepaling)

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip. Op deze wijze kan worden geborgd dat het besluit in werking treedt op hetzelfde moment als de onderliggende implementatieregeling, maar ook dat de inwerkingtreding van de wijzigingsbepalingen van het Bal aansluiten op het moment dat het nieuwe stelsel van het omgevingsrecht in werking treedt.

Aangezien het besluit implementatieregelgeving betreft, is dit een gerechtvaardigde uitzondering op het systeem van de vaste veranderingen (zie hierover ook paragraaf 10 van het algemeen deel van deze toelichting). Artikel I, II, V en V zullen met afwijking van de vaste veranderingen in werking treding. Voor de artikelen VI en VII geldt de afwijking van de vaste veranderingen op grond van het feit dat het reparatieregelgeving betreft.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

BIJLAGE BIJ NOTA VAN TOELICHTING BIJ BESLUIT TER IMPLEMENTATIE TWEDE RICHTLIJN HAVENONTVANGSTVOORZIE- NINGEN

Transponeringstabel

Bepaling Richtlijn (EU) 2019/883 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen	Bepaling in implementatieregeling of bestaande nationale regeling	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
1 (onderwerp)	Bepaling kan niet worden geïmplementeerd, doordat de bepaling slechts betrekking heeft op het onderwerp van de Richtlijn.	–	–
2 (definities)	Artikel 1 Besluit havenontvangstvoorzieningen. In dit artikel worden een aantal definities uit de Richtlijn geïmplementeerd.	Keuze aan de lidstaten om begrippen al dan niet over te nemen.	
3, eerste lid, onderdeel a (toepassingsbereik schepen)	*	–	–
3, eerste lid, onderdeel b (toepassingsbereik havens)	Artikel 2 Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
3, eerste lid, laatste zin (toepassingsbereik ankerplaatsen)	*	–	–
3, tweede lid (toepassingsbereik schepen)	*	–	–
3, derde lid (toepassingsbereik)	Niet van toepassing. Nederland is een vlaggenstaat en heeft havens.	–	–
4, eerste lid (toereikende havenontvangstvoorzieningen)	Artikel 2 Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
4, tweede lid (eisen aan havenontvangstvoorzieningen)	Artikel 2a Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
4, tweede lid, voorlaatste zin (inzamelen volgens Verdragsvoorschriften)	–	Het betreft een facultatieve bepaling waar geen gebruik van gemaakt wordt.	–
4, derde lid, eerste zin (gebruik IMO-formulieren)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, want is gericht tot de lidstaten.	–	–
4, derde lid, tweede zin (onderzoek tekortkomingen havenontvangstvoorzieningen)	Artikel 8 Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
4, vierde lid (veiligheidsmaatregelen rondom afvalafgifte en -ontvangst)	De bepaling is reeds geïmplementeerd in de toepasselijke Milieu- en Arbowetgeving.	–	–
4, vijfde lid (schadevergoeding bij oponthoud wegens afvalafgifte)	De bepaling behoeft geen implementatie, omdat een schadevergoeding kan worden gevorderd op grond van Boek 6 B.W.	–	–
5, eerste lid (havenafvalplan)	Artikel 3 Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
5, tweede lid (meedelen havenafvalplan)	Artikel 7 Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
5, derde lid (gezamenlijk havenafvalplan)	*	–	–
5, vierde lid (geldigheidsduur, publicatie, goedkeuring en toezicht havenafvalplan)	Artikel 4 Besluit havenontvangstvoorzieningen	–	–
5, vijfde lid (onthefving verplichting havenafvalplan niet-commerciële jachthavens)	Artikel 3.26j, zesde lid, Activiteitenbesluit milieubeheer, artikel 4.685a, vierde lid, Besluit activiteiten leefomgeving	–	–
6 (afvalvooraanmelding)	Artikel 1, onderdeel a, Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart	–	–

Bepaling Richtlijn (EU) 2019/883 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen	Bepaling in implementatieregeling of bestaande nationale regeling	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
7, eerste lid (verplichte afvalafgifte)	*	-	-
7, tweede lid, eerste zin (afgifte afvalontvangsbewijs)	*	-	-
7, tweede lid, tweede zin (ontheffing afvalontvangsbewijs)	Artikel 9d Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
7, derde lid (bewaren afvalontvangsbewijs en melding bij SSN)	*	-	-
7, vierde en vijfde lid (uitzondering verplichte afvalafgifte)	Artikel 9b, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
7, zesde lid (geen afbreuk strengere voorschriften in het internationaal recht)	Artikel 9b, eerste lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
8, eerste en tweede lid (kostendekkingssystemen)	Artikel 9a, eerste, tweede en derde lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
8, tweede lid, onderdeel d (alternatieve financiering inzameling passief opgevist afval)	Het betreft feitelijk handelen van de overheid zelf, waardoor de bepaling geen implementatie behoeft.	-	-
8, derde lid (directe bijdrage)	*	-	-
8, vierde en vijfde lid (differentiatie bijdrage)	Artikel 9a, vierde lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
8, zesde lid (vermelding bijdrage in havenafvalplan)	*	-	-
8, zevende lid (monitoring passief opgevist afval)	De bepaling betreft feitelijk handelen van de overheid zelf.	-	-
9 (vrijstellingen)	Artikel 9c, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
10 (inspecties)	*	-	-
11 (inspecties)	*	-	-
12 (vergemakkelijking uitvoering en handhaving van de Richtlijn)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Het betreft een bepaling met algemene informatie over de gegevensuitwisseling tussen lidstaten.	-	-
13, eerste en tweede lid (gebruik SSN)	Artikel 9c, derde lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen Artikel 35 Besluit voorkoming verontreiniging door schepen	-	-
13, tweede lid, onder a	*	-	-
13, derde lid	Artikel 7, derde lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
14	Deze bepaling richt zich slechts tot de Europese Commissie en behoeft daardoor geen implementatie.	-	-
15	Deze bepaling behoeft geen implementatie omdat dit al geregeld is het civiele recht en de arbeidsomstandighedenregelgeving.	-	-
16 (sancties)	*	-	-
17 (uitwisseling ervaringen)	Deze bepaling richt zich slechts tot de Europese Commissie en behoeft daardoor geen implementatie.	-	-

Bepaling Richtlijn (EU) 2019/883 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen	Bepaling in implementatieregeling of bestaande nationale regeling	Omschrijving beleidsruimte	Toelichting op de keuze(n) bij de invulling van de beleidsruimte
18 (wijzigingsprocedure)	Deze bepaling richt zich slechts tot de Europese Commissie en behoeft daardoor geen implementatie.	-	-
19 (bevoegdheidsdelegatie Commissie)	Deze bepaling richt zich slechts tot de Europese Commissie en behoeft daardoor geen implementatie.	-	-
20 (Comitéprocedure)	Deze bepaling richt zich slechts tot de Europese Commissie en behoeft daardoor geen implementatie.	-	-
21 (wijziging Richtlijn 2010/65)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, want het voert een wijziging door aan Richtlijn 2010/65.	-	-
22 (intrekking Richtlijn 2000/59)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, want het betreft de intrekking van Richtlijn 2000/59/EG.	-	-
23 (evaluatie door Europese Commissie)	Deze bepaling richt zich slechts tot de Europese Commissie en behoeft daardoor geen implementatie.	-	-
24 (implementatie-opdracht)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie. Het betreft de opdracht van de Europese Commissie tot omzetting van de bepalingen van de Richtlijn.	-	-
25 (inwerkingtreding)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, want het betreft de inwerkingtredebepaling van de Richtlijn.	-	-
26 (adressaten)	Behoeft naar zijn aard geen implementatie, want het betreft de bepaling dat de Richtlijn gericht is tot de lidstaten.	-	-
Bijlage 1	Artikel 3, tweede lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen, artikel 4.685 Besluit activiteiten leefomgeving	-	-
Bijlage 2	Artikel 35 Besluit voorkoming verontreiniging door schepen	-	-
Bijlage 3	*	-	-
Bijlage 4	Artikel 9a, vierde lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-
Bijlage 5	Artikel 9c, derde lid, Besluit havenontvangstvoorzieningen	-	-

*Het *- teken geeft aan dat deze bepaling is geïmplementeerd door de wet van 15 december 2021 tot wijziging van de wet voorkoming verontreiniging door schepen ten behoeve van de implementatie van Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151) en enkele technische verbeteringen (Stb. 2022, 198), of in andere lagere regelgeving.*