

Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied

0. AUTORISATIE

Vaststelling Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied

Dit Havenafvalplan is vastgesteld door:

- De Directeur van het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, namens het College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Amsterdam, bij besluit: 005/2020
- Het College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Zaanstad, bij besluit: 2020/1095
- Het College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Beverwijk, bij besluit: C-19-05312
- Het College van Burgemeester & Wethouders van de Gemeente Velsen, bij besluit: BS20.00047

Goedkeuring Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied

Goedgekeurd door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Plaats: 's Gravenhage

Datum: februari 2020

1. INLEIDING

Verplichting

In Nederland is de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) van kracht. Met deze wet voldoet Nederland aan de internationale verplichtingen die voortkomen uit het MARPOL¹-verdrag. De Wvvs bevat onder andere een verbod op het lozen van schadelijke stoffen door schepen en de verplichting voor havenbeheerders om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen. Deze regelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en ministeriële regelingen.

Op 28 december 2002 is de Richtlijn nr. 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van kracht geworden. Deze richtlijn is opgesteld met als doel het verder terugdringen van de mariene vervuiling door afvalstoffen afkomstig van zeeschepen door een aanvulling en verscherping van de regels ten opzichte van het MARPOL-verdrag. Door middel van een wetswijziging van de Wvvs zijn deze aangescherpte regels met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen van kracht geworden in Nederland sinds eind 2004.

Deze aangescherpte regels bevatten de volgende onderwerpen:

- Meldplicht: elk schip dat een EU haven nadert, meldt van alle scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, soort en hoeveelheid, die zich aan boord bevinden, inclusief de daarvoor bestemde totale opslagcapaciteit;
- Afgifteplicht: elk schip is behoudens bij of krachtens de Wvvs geformuleerde uitzonderingen, verplicht al het scheepsafval en schadelijke stoffen af te geven;
- Indirecte financiering: elk schip draagt bij in de kosten voor inname en verwerking van scheepsafval (minimaal 30%² van de kosten van de havenontvangstvoorzieningen moeten middels indirecte financiering worden geïnd door de havenbeheerder);
- Toezicht en handhaving: verschillende partijen wisselen informatie uit over het afgiftegedrag van schepen, zodat meer gerichte handhaving mogelijk is.
- Havenafvalplan (HAP): elke krachtens of bij de wet aangewezen zeehaven beschikt over een HAP, dat de organisatie beschrijft van de inzameling en verwerking van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen.

1) Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door de scheepvaart (Zie hoofdstuk 2).

2) Dit percentage wordt vastgesteld door middel van een ministeriële regeling.

In artikel 6 leden 3, 4 en 5 van de Wvvs wordt het opstellen van een Havenafvalplan (HAP) voorgeschreven. Het artikel luidt als volgt:

Artikel 6 leden 3, 4 en 5 - Wvvs

3. *De havenbeheerder stelt, na overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers, voor een termijn van ten hoogste drie jaar, een passend plan voor ontvangst en verwerking van scheepsafval en de in het eerste lid bedoelde andere stoffen vast. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gegeven met betrekking tot de inhoud, de wijze van vaststelling, de aanbidding aan het met de goedkeuring belaste bestuursorgaan en de bekendmaking van het havenafvalplan.*
4. *Twee of meer havenbeheerders kunnen gezamenlijk een havenafvalplan als bedoeld in het derde lid vaststellen, mits daarin de behoefte aan en de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen voor elke haven apart worden vermeld, onverminderd het bepaalde bij en krachtens het derde lid.*
5. *Het havenafvalplan behoeft de goedkeuring van Onze Minister. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat aan het plan goedkeuring wordt verleend dan wel onthouden door een bij die maatregel aangewezen ander bestuursorgaan.*

Dit plan omvat het beheersgebied van de krachtens artikel 6 van de Wvvs aangewezen zeehavens in het Noordzeekanaalgebied; Amsterdam, Beverwijk, Zaanstad en Velsen. Deze havens hebben gelet op het bepaalde in het vierde lid van artikel 6 van de Wvvs en het besluit de uitvoering van de Wvvs gezamenlijk uit te voeren, besloten tot het opstellen van een gezamenlijk plan vanwege het regionale verband. De Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam heeft in haar hoedanigheid als coördinator voor Havenontvangstvoorzieningen voor het Noordzeekanaalgebied dit nieuwe Havenafvalplan opgesteld, na consultatie van diverse stakeholders in het beheersgebied en na afstemming met de Regionale Klankbordgroep HAP, de ambtelijke vertegenwoordiging van de publieke en private zeehavens in de regio Noordzeekanaalgebied.

Het doel van het plan is om een indicatie te geven van de te verwachten afvalstromen, de behoefte aan havenontvangstvoorzieningen te prognosticeren, het beschrijven van de ontvangstvoorzieningen waarover elke afzonderlijke haven beschikt, het vastleggen van de procedures rondom de afgifte, het beschrijven van het financieringssysteem en het vormen van de basis voor informatieverstrekking aan bezoekende schepen. Dit plan voldoet aan de eisen van de Wvvs.

Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied 2019

Dit voorliggende Havenafvalplan is een herziening van het plan van 2018. Na vaststelling van dit plan door de vier betreffende zeehavenbeheerders en na goedkeuring van dit plan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, vervangt dit het plan van 2018.

Met de vaststelling van dit nieuwe plan scharen de havenbeheerders uit deze regio zich achter de doelstelling om niet louter te voldoen aan de wettelijke verplichtingen om voldoende en adequate havenontvangstvoorzieningen te bieden aan de scheepvaart, maar om zich in te spannen voor meer kwaliteit en duurzaamheid in de gehele scheepsafvalketen.

2. BEGRIPPENKADER

In dit Havenafvalplan worden de volgende begrippen gebruik³t :

“Vergunning”: de door het gemeentelijke bevoegde gezag afgegeven vergunning voor het inzamelen van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen in de betreffende gemeente in het Noordzeekanaalgebied; bij nieuw afgegeven toestemmingen sinds 2012 is de term “aanwijzing” vervangen door de term “vergunning”.

“Afval”: onder afval wordt in dit plan altijd verstaan scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen.

“Centraal Meldpunt Afvalstoffen”: administratieve organisatie belast met het verwerken van meldingen en de financiële afhandeling die in het kader van dit plan benodigd is.

3) De definities van de begrippen zijn conform de Wvvs en Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van Europese Unie van 27 november 2000 betreffende haven ontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. Waar definities van de Richtlijn verschillen van die van de Wvvs, is gekozen voor de omschrijvingen van de Wvvs.

“Ballastwater”: water dat aan boord wordt genomen teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen.

“Bijdrage”: bijdrage als bedoeld in artikel 6a, eerste lid van de Wvvs. Synoniem in dit kader is afvalstoffenheffing.

“Binnen - buiten schepen”: schepen met zowel een zee- als binnenvaart-meetbrief. Voorbeeld: kruiplijncoaster.

“Buitenlands schip”: een schip, dat daartoe gerechtigd, een andere vlag dan de Nederlandse voert.

“Centraal Nautisch Beheer (CNB)”: een op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen gevormd openbaar lichaam. Het oefent binnen het Noordzeekanaalgebied bevoegdheden van de deelnemende gemeenten op het gebied van het nautisch beheer uit.

“Directe financiering”: het rechtstreeks, door een exploitant van een schip aan de ontvanger van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, betalen van de kosten van die afgifte.

“Exploitant”: de eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip.

“Haven”: een rede, pier of steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden.

“Havenbeheerder”⁴: de plaatselijke autoriteit, in wiens gebied de haven ligt en die bevoegd is de nodige publiekrechtelijke regels te stellen ter waarborging van een goed verloop van de dagelijkse gang van zaken en goede outillage in die haven.

“Havenontvangstvoorziening”: vaste, drijvende of mobiele voorziening die geschikt is voor de ontvangst van scheepsafval en / of (restanten van) schadelijke stoffen.

“Indirecte financiering”: het door een exploitant van een schip, ongeacht of het scheepsafval afgeeft of niet, bijdragen in de kosten voor inzameling en verwerking van het scheepsafval door middel van een afvalstoffenheffing.

“Inzamelaar”: Houder van een Havenontvangstvoorziening, die beschikt over alle benodigde publiekrechtelijke vergunningen en ontheffingen, waaronder tenminste een rechtsgeldige vergunning op grond van de voor het betreffende deel van het Noordzeekanaalgebied geldende Havenverordening en indien van toepassing voor de betreffende afvalstoffen, een landelijke milieuvergunning. Tevens dient de verzamelaar vermeld te zijn op de landelijke lijst van verwerkers, verzamelaars, handelaren en bewerkers (VIHB-lijst).

“Kapitein”: de gezagvoerder of schipper van een schip dan wel degene die deze vervangt. Als in de tekst wordt vermeld dat het schip een handeling uitvoert dan wordt hiermee de kapitein bedoeld.

“Ladinggebonden afval”: al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft, met inbegrip van stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden.

“Ladingresiduen”: de restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing en morsingen.

“Lozen”: elk vrijkomen (ook bij een calamiteit) van schadelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, waaronder begrepen ontsnappen, overboord zetten, wegvloeien, weglekken, pompen of ledigen.

“Marpol⁵ 73/78”/ Verdrag: het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen met Aansluitingen

4) Het begrip havenbeheerder wordt door in Wvvs niet nader gedefinieerd. Uit de wet volgt echter dat het gaat om de 'lokale regelgevende autoriteit' (Handelingen II, 1982/83, blz. 4833; memorie van antwoord, Kamerstukken II 1982/83, 17 320, nr. 6, blz. 4). Dit komt overeen met de definitie in de nota's van toelichting (zoals noot 5) bij de algemene maatregelen van bestuur die tot op heden vastgesteld zijn ter implementatie van de bijlagen bij het Verdrag.

5) Marine Pollution.

(Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aansluitingen (Trb. 1978,188).

“Minister”: De Nederlandse Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

“Nautisch beheer”: het coördineren, optimaliseren, begeleiden en handhaven van een veilige, vlotte, ordelijke en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer en het scheppen van voorwaarden hiervoor binnen het beheersgebied.

“Noordzeekanaalgebied (NZKG)”: de havenbekkens en aangrenzende havengebieden behorende tot de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad, waaronder mede begrepen havenbekkens en havengebieden in privaatrechtelijk beheer en als nader aangeduid op de bij het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied behorende kaart (bijlage 1).

“Ontdoener”: degene die zich van scheepsafval, (restanten van) schadelijke stoffen of ladingresiduen wil of moet ontdoen door deze af te geven aan een inzamelaar, afvalbewerker of afvalverwerker.

“Pleziervaarttuig”: schip, bestemd of gebruikt voor sport of vrijetijdsbesteding, ongeacht het type en de wijze van voortstuwing.

“Richtlijn”: Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en restanten van schadelijke stoffen.

“Schadelijke stof”: een stof die, indien zij in zee terecht komt, gevaar kan opleveren voor de gezondheid van de mens, schade kan toebrengen aan het mariene milieu, de recreatiemogelijkheden die de zee biedt kan schaden of storend kan werken op enig ander rechtmatig gebruik van de zee en die bij of krachtens algemene maatregel van bestuur is aangewezen.

“Scheepsafval”: afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en valt onder de reikwijdte van de Bijlagen I, IV en V van het Verdrag, alsmede lading gebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft, met inbegrip van stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden.

“Scheepsagent”: degene die beroepsmatig optreedt als vertegenwoordiger van de natuurlijke of rechtspersoon die met een schip gebruik maakt van de haven en die beschikt over een Nederlands postadres en staat ingeschreven bij de Kamer van Koophandel.

“Schip”: elk vaarttuig, van welk type ook, dat op zee wordt gebruikt waaronder begrepen draagvleugelboten, luchtkussenvoertuigen, afzinkbare vaartuigen en drijvend materieel, alsmede installaties gedurende de tijd dat zij drijven, behoudens wanneer het schip als hierboven bedoeld boven de zeebodem is geplaatst voor het instellen van een onderzoek naar de aanwezigheid van delfstoffen of voor het winnen daarvan.

“Verwerker”: natuurlijke of rechtspersoon die een installatie exploiteert met een inrichtingsvergunning krachtens de milieuwetgeving voor het be-/verwerken van afval, en waaraan ontdoeners of inzamelaars scheepsafval, (restanten van) schadelijke stoffen of ladingresiduen kunnen aanbieden.

“Vissersvaartuig”: schip, uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.

3. WETTELIJK KADER

In dit hoofdstuk wordt conform artikel 3, lid h van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen, een overzicht gegeven van de van toepassing zijnde wet- en regelgeving met betrekking tot het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied.

3.1 Internationale regelgeving: MARPOL 73/78

De doelstelling van het MARPOL 73/78 verdrag is het verminderen van verontreiniging van de zee die het gevolg is van lozingen van schadelijke stoffen door schepen. Er worden regels en voorschriften verbonden aan lozingen op zee. Voorts worden specifieke eisen gesteld aan de bouw, inrichting en uitrusting van schepen.

Als verdragsstaat geeft Nederland voor haar grondgebied en territoriale wateren uitvoering aan de voorwaarden en bepalingen van MARPOL 73/78, de Annexen (I, II, III, IV, V en VI) en het Ballastwaterverdrag. MARPOL 73/78 is via de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) geïmplementeerd, waarbij er voor is gekozen om de structuur van MARPOL 73/78 zoveel mogelijk te volgen.

3.2 Europese regelgeving

Voor dit plan is een groot aantal Europese richtlijnen van toepassing. Uitgangspunt:

- Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen;

Naast deze richtlijn is tevens de volgende Europese regelgeving van toepassing:

- Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Europese Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautaire douanewetboek⁶;
- Richtlijn 91/156 van de Raad van 18 maart 1991 tot aanwijzing van afvalstoffen;
- Richtlijn 75/439/EEG van de Raad van 16 juni 1975 inzake de verwijdering van afgewerkte olie;
- Richtlijn 91/689 van de Raad van 12 december 1991 betreffende gevaarlijke afvalstoffen; en Richtlijn 94/31/EG van de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/689/EEG betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Richtlijn 95/21 van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord en richtlijn 2009/16/EG tot herschikking van voorgaande richtlijn (havenstaatcontrole).
- Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (verordening dierlijke bijproducten).
- Richtlijn 2010/65 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens.

3.3 Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm

Het hiervoor omschreven internationale en Europese kader is in Nederland onder meer geïmplementeerd via de Wvvs, de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Wet milieubeheer (Wm).

Op grond van de Wvvs worden in de volgende AMvB's en ministeriële regelingen nadere regels terzake gesteld:

- Besluit havenontvangstvoorzieningen van 23 augustus 2004 (Bhov);
- Regeling havenontvangstvoorzieningen van 6 juli 2004 (Rhov);
- Besluit voorkoming verontreiniging door schepen van 11 december 2006 (Bvvs);
- Regeling voorkoming verontreiniging door schepen van 12 december 2006 (Rvvs);

Omtrent de inzameling en verwerking van afval worden de regels gesteld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de Wet milieubeheer (Wm) en daarop gebaseerde AMvB's en regelingen. Het betreft:

- Besluit inzamelen afvalstoffen van 19 maart 2004;
- Regeling inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen;
- Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke stoffen van 13 oktober 2004;
- Regeling inzake het scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen;
- Het Activiteitenbesluit Milieubeheer en Activiteitenregeling Milieubeheer, paragraaf 3.3.5, betreffende jachthavens en afval van zeegaande pleziervaartuigen;
- Landelijk afvalbeheerplan 2009-2021 van 16 februari 2010.

Daarnaast is de volgende regelgeving nog van belang met betrekking tot de meldingen van het zeeschip en de wijze waarop dat gedaan moet (gaan) worden:

6) Afgegeven scheepsafvalstoffen worden beschouwd als niet-communautaire goederen die in het vrije verkeer worden gebracht als bedoeld in artikel 79 van deze Verordening.

- Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart;
- Regeling meldingen en communicatie scheepvaart;

Ten aanzien van de bepaling van de strafbaarstelling bij het niet nakomen van onder meer de verplichtingen dan wel het uitvoeren van verboden gedragingen, voortvloeiend uit de Wvvs:

- Wet op de economische delicten van 22 juni 1950.

3.4 Regionale en lokale regelgeving

De Regionale Havenverordening van het Noordzeekanaalgebied bevat regels met betrekking tot de vergunning van de houder van een Havenontvangstvoorziening (Hov).

Het is een houder van een Hov, die niet over een vergunning beschikt, verboden om scheepsafval, schadelijke stoffen dan wel residuen van zeeschepen in ontvangst te nemen.

Deze vergunning (license to operate) bestaat naast de landelijke inzamelvergunning van IL&T en bevat aanvullende operationele voorschriften. Aanvullend kunnen er minimumeisen aan de vergunning worden gesteld. Zie hiervoor de Regionale Havenverordening op de site van Port of Amsterdam.

- Gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, samenwerkingsregeling op nautisch gebied. Binnen dit samenwerkingsverband wordt een regionaal Havenafvalstoffenplan opgesteld.
- Ten aanzien van de zeeschepen, die een aanloop hebben in de haven, als bedoeld in het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied; de Algemene Voorwaarden Havenafvalplan, in het kader van overeenkomsten die voortvloeien uit het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied. De Administratieve Organisatie Havenafvalplan (AO HAP) voert namens de havenbeheerders de financiële en operationele administratieve taken uit. In bijlage 2 is een actueel en representatief voorbeeld van deze algemene voorwaarden opgenomen. De officiële en geldige Algemene Voorwaarden zijn te downloaden via de website www.portofamsterdam.nl.

4. TOEPASSINGSBEREIK

Het toepassingsgebied van dit Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied wordt beschreven naar geografische indeling (havens), naar soorten afval en naar schepen. Ten slotte wordt ingegaan op ontheffingen en uitzonderingen.

4.1 Havens

Dit Havenafvalplan is van toepassing op de zeehavens⁷ binnen de gemeenten Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen. Dit hele gebied wordt aangeduid als de regio Noordzeekanaal-gebied. Bijlage 1 geeft een overzicht van de regio Noordzeekanaalgebied. Het buitengaats ankergebied bij IJmuiden valt buiten de gemeentegrenzen en valt derhalve niet onder het toepassingsgebied van dit plan.

4.2 Soorten afval

Dit Havenafvalplan is van toepassing op scheepsafval, (restanten van) schadelijke stoffen en ladingresiduen zoals bedoeld in de Annexen I, II, IV, V en VI van Marpol 73/78. Het Marpol verdrag maakt onderscheid in klassen, annexen genaamd.

De EU regelgeving maakt in de afvalsoorten nog een onderscheid in scheepsafval dan wel ladingresiduen. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de verschillende annexen in MARPOL, de bijbehorende soort afval en de afvalstoffen en de indeling conform de EU-regelgeving.

Marpol Annex	Soort afval	Afvalstoffen	Categorie EU 2000/59
I	Olie houdend	Slops I <ul style="list-style-type: none"> • Ballastwater en -olie 	Ladingresidu, (restanten van) schadelijke stoffen

7) Voor de begripsomschrijving zie Hoofdstuk 2: "haven"

		<ul style="list-style-type: none"> Waswater en -olie 	<ul style="list-style-type: none"> Scheepsafval Scheepsafval Scheepsafval
		Oliehoudende restanten (Machinekamer) <ul style="list-style-type: none"> Afgewerkte (smeer)olie Brandstofresten / sludge Bilgewater 	
II	Chemicaliën in bulk	<ul style="list-style-type: none"> Slops II - Waswater / chemicaliën 	Ladingresidu, (restanten van) schadelijke stoffen
IV ⁸	Sanitair afval	<ul style="list-style-type: none"> Sewage - Sanitair afval 	Scheepsafval
V	Vuilnis	<ul style="list-style-type: none"> Huisvuil Voedselrestanten Plastic / glas Klein gevaarlijk afval (kga) Ladinggebonden afval Overige vaste afvalstoffen Restanten van droge lading 	<ul style="list-style-type: none"> Scheepsafval Scheepsafval Scheepsafval Scheepsafval Scheepsafval Afhankelijk type afvalstof Ladingresidu
VI	Ozon aantastende stoffen / lucht-emissies	<ul style="list-style-type: none"> Scrubber sludge CFK's bevattend 	Nog onbepaald in EU-richtlijn 2000/59;
	Ballastwater	<ul style="list-style-type: none"> (On)behandeld ballastwater Residu reinigingstank Sediment ballasttank 	Nog onbepaald in EU-richtlijn 2000/59;
	Ballastwater-verdrag		

Tabel 1: Overzicht soorten afval naar Marpol-Annex / EU 2002/59 indeling

4.3 Schepen

Dit Havenafvalplan is uitsluitend van toepassing op zeeschepen; ook op buitenlandse zeeschepen.

In de Wvvs wordt onder schip een "vaartuig, dat op zee wordt gebruikt"⁹ verstaan. Dit betekent dat de Wvvs niet van toepassing is op binnenvaartschepen. Voor de binnenvaart is sinds 1993 het SABNI¹⁰ verantwoordelijk voor het creëren, het in stand houden en het uitbreiden van een netwerk van havenontvangstvoorzieningen voor de binnenvaart.

Voor binnen-buitenschepen geldt dat de Wvvs alleen van toepassing is als deze schepen van zee komen. Binnen-buiten schepen die van zee komen en de haven aandoen, vallen derhalve onder het Havenafvalplan, in andere gevallen vallen zij onder de binnenvaartregelingen.

Volgens artikel 3 van de Wvvs is het HAP niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat ten tijde dat zij uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden. Daarnaast kunnen volgens artikel 4 van de Wvvs bij algemene maatregel van bestuur categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van een of meer krachtens deze wet gegeven regels en voorschriften worden uitgezonderd. In Nederland is aan deze mogelijkheid géén invulling gegeven.

Voor visserijvaartuigen en pleziervaartuigen waarmee ten hoogste twaalf passagiers mogen worden vervoerd geldt conform artikel 12a lid 7 van de Wvvs dat de afgifteplicht van toepassing is, maar de meldplicht niet. Voor deze vaartuigen kan een andere wijze van financiering worden gekozen (Wvvs artikel 6a lid 7). De havenbeheerder laat het heffen van een bijdrage achterwege als de exploitant voldoet aan de voorwaarden van artikel 9 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen. Dit wordt nader toegelicht bij paragraaf 4.5.

4.4 Ontheffingen

Lijndiensten

Voor schepen die frequent en regelmatig bepaalde havens aandoen, kunnen de verplichtingen op het gebied van aanmelding, afgifte en betaling onevenredig bezwarend zijn.

Op basis van artikel 35a van de Wvvs wordt de mogelijkheid geboden om ontheffing van deze verplichtingen te krijgen indien:

8) Van toepassing en vanaf 27 september 2004 operationeel.

9) Voor de begripsomschrijving zie Hoofdstuk 2: "schip".

10) Stichting Afvalstoffen Binnenvaart.

- het een schip betreft dat volgens een dienstregeling veelvuldig en regelmatig bepaalde havens aandoet;
- genoegzaam is aangetoond dat er een regeling is getroffen voor de afgifte van scheepsafval in een volgens de dienstregeling aan te lopen haven.
- voor die afgifte voldoende bijdragen zijn verschuldigd.

Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend of aan nadere voorschriften worden gebonden.

Procedure voor het verkrijgen van ontheffing

Een (vertegenwoordiger van een) schip kan een verzoek tot ontheffing voor schepen als bedoeld in art. 35a van de Wvvs indienen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILenT).

Geldigheidsduur ontheffing

Een ontheffing wordt voor bepaalde tijd, met een maximum van 5 jaar, verleend. De ontheffing is niet overdraagbaar en geldt voor het specifieke schip. De ontheffing kan tussentijds worden ingetrokken indien:

- de dienstregeling of de frequentie daarvan verandert;
- het contract met de verwerker verandert of vervalst;
- het schip onvoldoende ruimte heeft om het afval op te slaan; of
- er niet langer voldaan wordt aan de voorschriften waaronder ontheffing is verleend.

Indien zich wijzigingen voordoen, dient de exploitant dit onmiddellijk te melden aan de ILenT.

4.5 Uitzonderingen en bijzondere situaties

Zeegaande pleziervaartuigen (ten hoogste 12 passagiers)

Voor zeegaande pleziervaartuigen waarmee ten hoogste twaalf passagiers mogen worden vervoerd geldt, dat de afgifteplicht van toepassing is, maar de meldplicht niet (Wvvs artikel 12a lid 7).

Deze kleinere schepen nemen geen ligplaats op de reguliere ligplaatsen in de zeehavens van het Noordzeekanaalgebied, maar maken gebruik van de in de regio Noordzeekanaalgebied aanwezige jachthavens, zoals Marina IJmuiden en Amsterdam en de Sixhaven. Ingevolge de verplichtingen van deze jachthavens (Activiteitenbesluit milieubeheer en activiteitenregeling milieubeheer) hebben deze jachthavens voorzieningen voor deze schepen om hun afval af te geven, waarbij de financiering geregeld wordt via de betreffende tarieven van deze jachthavens.

Vissersvaartuigen

Voor visserijvaartuigen geldt, dat de afgifteplicht van toepassing is, maar de meldplicht niet (Wvvs artikel 12a lid 7). Voor het merendeel van deze vaartuigen is een andere wijze van financiering gekozen (Wvvs artikel 6a lid 7, nader uitgewerkt op basis van artikel 9 van het Bhov).

Voor de visserijactiviteiten in de Nederlandse havens is door het SFAV¹¹ een apart Havenafvalplan (VISHAP) opgesteld voor alle Nederlandse havens, inclusief IJmuiden.

Het voorliggende Havenafvalplan heeft derhalve géén betrekking op visserij schepen, die vallen onder de regeling van het SFAV. De afvalafgifte van deze visserij schepen is beschreven in een apart plan, het zogenaamde VISHAP. Dit VISHAP heeft zowel betrekking op de kleinere visserij schepen (zoals kotters), als op de grote visserij schepen (trawlers).

Overzicht van schepen buiten het indirecte financieringsschema

Het ligplaats nemen van een zeeschip op één of meer ligplaatsen in de zeehavens van het Noordzeekanaalgebied, wordt gezien als één aanloop.

Een bijdrage scheepsafvalstoffen geldt in principe voor alle zeeschepen, die de haven in de regio Noordzeekanaalgebied aanlopen conform de Algemene voorwaarden Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied, maar wordt niet in rekening gebracht voor:

- Zeeschepen waarvoor op grond van artikel 35a van de Wvvs een ontheffing is verleend van het bepaalde bij of krachtens artikel 6a van de Wvvs;
- Vissersvaartuigen, vallende onder de werking van artikel 6a, lid 7 van de Wvvs en artikel 9, lid 2 van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen (VISHAP);

11) Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij.

- Zeegaande pleziervaartuigen, met ten hoogste twaalf passagiers, vallende onder de werking van artikel 6a, lid 7 van de Wvvs en artikel 9, eerste lid van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen (jachthavens);
- Schepen met een zeemeetbrief, maar die niet aanlopen via zee en vallen onder de binnenvaartregelingen voor afvalstoffen (binnen-buiten schepen);
- Zeeschepen, komende van zee als doorvaarder naar het achterland, zonder laad/los-activiteit in de haven en die niet langer dan 4 uur in de haven verblijven (doorvaarders);
- Zeeschepen, die na de eerste aanloop het gebied verlaten, bij de rede van IJmuiden ten anker gaan, binnen 48 uur weer terugkeren in het havengebied en in de tussentijd geen andere haven hebben bezocht. In dat geval wordt de tweede call nog steeds gezien als eerste aanloop. Als aanvullende voorwaarde geldt dat de UNLOCODE in de Kennisgeving aan de Havenmeester moet worden gemeld;
- Zeeschepen, die na de eerste aanloop het gebied verlaten en binnen 4 uur de haven weer binnenlopen, zoals bij gewijzigde orders of kleine zee cruises;
- Zeeschepen, die rechtstreeks van zee naar het dok of scheepreparatiewerf gaan: hun scheepsafval valt vanwege de bijzondere omstandigheid, dat een scheepswerf zelf voorzieningen treft op basis van de milieuwetgeving om afval van alle activiteiten op die werf af te voeren, niet onder de indirecte financieringsregeling maar onder de directe financieringsregeling;
- Zeegaande werkschepen binnen het gebied, zoals baggerschepen, peilvaartuigen en havensleepboten, werkzaam in de dienstverlening aan de scheepvaart of ten behoeve van de infrastructuur binnen het CNB gebied: derhalve niet zijnde reguliere bezoekende schepen;
- Zeeschepen, zijnde pontons zonder accommodatie en schepen in afbouw (casco's).

5. ORGANISATIESTRUCTUUR

Uit de Wvvs vloeit een aantal taken voort met het oog op het innemen van scheepsafval, (restanten van) schadelijke stoffen en ladingresiduen. In dit hoofdstuk worden de rollen van de verschillende betrokken publieke partijen toegelicht.

In het kader van de Wvvs wordt het begrip 'havenbeheerder' bewust niet nader omschreven. Wie de beheerder is, volgt volgens de memorie van toelichting bij de Wvvs uit de feiten en omstandigheden. Dit kan in de praktijk publiekrechtelijk of privaatrechtelijk georganiseerd zijn. In de nota's van toelichting bij de Amvb's die tot op heden vastgesteld zijn ter implementatie van de annexen van het Marpol-verdrag, wordt opgemerkt dat "de havenbeheerder de plaatselijke autoriteit is, in wiens gebied de haven ligt en die bevoegd is de nodige publiek-rechtelijke regels te stellen ter waarborging van een goed verloop van de dagelijkse gang van zaken en goede outillage in die haven". Tabel 2 geeft een overzicht van de havenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied.

Instantie belast met de verantwoordelijkheden/bevoegdheden voor afvalinzameling Wvvs	
Amsterdam	Havenmeester van Amsterdam, in mandaat van College van B&W Gemeente Amsterdam
Zaanstad	College van B&W Gemeente Zaanstad
Beverwijk	College van B&W Gemeente Beverwijk
IJmuiden / Velsen	College van B&W Gemeente Velsen

Tabel 2: HAP-havenbeheerders Noordzeekanaalgebied

De rol van de havenbeheerder in dit Havenafvalplan wordt beschreven in paragraaf 5.3.

5.1 Regionaal Havenafvalplan - klankbordgroep

Ter uitvoering van de bepalingen in de Wvvs is er in het Noordzeekanaalgebied voor gekozen om een gezamenlijk Havenafvalplan op te stellen door de aangewezen havens in de Regeling Havenontvangstvoorzieningen. Om hier invulling aan te geven is er een HAP-klankbordgroep ingesteld die zo vaak als nodig samenkomt. De volgende partijen nemen zitting in het overleg:

- Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Velsen
- Zeehaven IJmuiden N.V.
- TATA-steel IJmuiden B.V.

Deze groep heeft geen bevoegdheden. Zij is een overlegorgaan waarin de uitvoering en mutaties van het plan en mogelijke oplossingen voor knelpunten worden besproken en voorbereid. De rol van voorzitter van de klankbordgroep wordt vervuld door een -adviseur van de Divisie Havenmeester van

Havenbedrijf Amsterdam. N.V. Deze adviseur vertegenwoordigt de regionale havenbeheerders in externe overleggen en is de initiatiefnemer van vergaderingen en het actueel houden van het Havenafvalplan en de tarieven.

De functie van de HAP –klankbordgroep is drieledig:

1. Advies aan de Colleges van B&W over het vaststellen van het plan;
2. Advies aan de Colleges van B&W over het actualiseren van het plan;
3. Advies aan de Colleges van B&W over operationele wijzigingen¹².

5.2 Herziening, ter visielegging en vaststelling

Na afstemming met de Regionale klankbordgroep HAP is de herziening van het Havenafvalplan voorgelegd aan de betrokken stakeholders in het Noordzeekanaalgebied (agenten en inzamelaars). Zij hebben vier weken gelegenheid gehad om hun zienswijze naar voren te brengen. Tevens is het Havenafvalplan ter vaststelling voorgelegd aan de Directeur Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (in mandaat van het College van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam) en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Beverwijk, Velsen en Zaanstad. Na deze vaststelling is het Havenafvalplan ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu (in deze de inspectie voor Leefomgeving en Transport).

5.3 Havenbeheerder

De belangrijkste verantwoordelijkheden in het kader van het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied van de havenbeheerders zijn:

- het schrijven en onderhouden van het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied;
- het zorgdragen voor de aanwezigheid van voldoende havenontvangstvoorzieningen;
- het ontvangen en registreren van de meldingen die in het kader van dit Havenafvalplan zijn vereist;
- het innen van bijdragen in de kosten van de ontvangst en verwerking van scheepsafval;
- het, na ontvangst van een verklaring van verwerking, uit de geïnde bijdragen vergoeden van kosten met betrekking tot de verwerking van het scheepsafval gemaakt door de houders van havenontvangstvoorzieningen.

5.4 Uitvoering van taken

De beleidstaken (zie paragraaf 5.1) worden namens de havenbeheerders voorbereid dan wel uitgevoerd door de afdeling Advies & Beleid van de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam

De uitvoerende taken (zie 5.4.2) zoals:

- het ontvangen, registreren en verwerken van meldingen;
- het afdoen van de financiële handelingen;
- het verstrekken van informatie;

worden centraal uitgevoerd door de Administratieve Organisatie HAP (zie 5.4.2). Dit heeft als voordeel dat er één aanspreekpunt is voor alle belanghebbende stakeholders.

5.4.1 Meldingen aan het CNB

In het Noordzeekanaalgebied is in 1994 het Centraal Nautisch Beheer (CNB) Noordzeekanaalgebied opgericht. Het CNB Noordzeekanaalgebied is een op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen een bedrijfsvoeringsorganisatie. Het CNB oefent binnen het Noordzeekanaalgebied bevoegdheden van de deelnemende gemeenten en de rijksoverheid uit op het gebied van het nautisch beheer. In dit kader ontvangt het CNB Noordzeekanaalgebied naast de afvalstoffenmelding, ook andere meldingen bij aanloop van een schip in het Noordzeekanaalgebied. Daarom is het CNB Noordzeekanaalgebied de aangewezen partij om de gegevens met betrekking tot de in het kader van het Havenafvalplan af te geven afvalstoffen, welke vóór aanloop in een haven in het Noordzeekanaalgebied dienen te worden verstrekt, in ontvangst te nemen¹³. De administratieve handelingen behorende bij het ontvangen van deze en de overige meldingen beschreven in dit plan worden uitgevoerd door de Administratieve Organisatie HAP, die onderdeel uitmaakt van de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam.

5.4.2 Administratieve Organisatie HAP

12) Operationele wijzigingen zijn wijzigingen die noodzakelijk zijn voor een gedegen uitvoering van de in het plan omschreven taken, verantwoordelijkheden, processen en bevoegdheden. Deze wijzigingen moeten direct doorgevoerd worden en kunnen niet uitgesteld worden tot de 3-jaarlijkse evaluatie. Een voorbeeld hiervan is de bijstelling van de tarieven.

13) Dit betreft de gegevens bedoeld in artikel 12a Wvvs.

De havenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied hebben besloten om ook ten aanzien van de overige administratieve werkzaamheden voortvloeiende uit het Havenafvalplan één gezamenlijke administratie te voeren. De administratieve afhandeling van deze werkzaamheden wordt uitgevoerd door de daartoe opgerichte Administratieve Organisatie HAP. De Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam verzorgt namens de vier havenbeheerders de invulling van deze Administratieve Organisatie HAP.

De Administratieve Organisatie HAP draagt namens de havenbeheerders zorg voor:

1. het verwerken en registreren van de meldingen die in het kader van dit Havenafvalplan binnenkomen via het CNB;
2. het bewaren van de registratie van de in het Noordzeekanaalgebied afgegeven hoeveelheden scheepsafval, ladingresiduen en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van schepen, gedurende tenminste 5 jaar;
3. het afhandelen van de financiële handelingen;
4. het beheer van de geïnde bijdragen;
5. het signaleren van de behoefte om de hoogte van de bijdragen of afgiftereden te wijzigen;
6. het, via de klankbordgroep, informeren van de havenbeheerders;
7. het (op verzoek) verstrekken van gegevens aan de havenbeheerders of de minister;
8. het opstellen van rapportages ten behoeve van de klankbordgroep en het bestuur van het CNB.

Aangezien de verantwoordelijkheid voor de taken die door de Administratieve Organisatie HAP worden uitgevoerd bij de havenbeheerders ligt, dienen zij toezicht te houden op de namens haar uitgevoerde taken. Ten behoeve van de uitoefening van dit toezicht worden ten minste jaarlijks, via de klankbordgroep, rapportages aan de havenbeheerders verstrekt.

Bij signalering dat het noodzakelijk is dat er een wijziging in de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgiftereden wordt doorgevoerd, stelt de adviseur van Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam de Regionale klankbordgroep HAP hiervan op de hoogte. De klankbordgroep beoordeelt vervolgens de noodzaak tot wijziging van de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgiftereden. De klankbordgroep doet al dan niet een voorstel tot wijziging van de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgiftereden. Een dergelijk voorstel wordt, eventueel gezamenlijk met de periodieke rapportages, aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders of de mandaathouders namens de Colleges voorgelegd. Indien zij twee maanden nadat zij kennis hebben genomen van een voorstel tot wijziging niet hebben gereageerd dan worden de Colleges van Burgemeester en Wethouders of mandaathouders geacht akkoord te zijn gegaan met de voorgestelde wijzigingen en treden deze zonder nadere bekrachtiging door of namens de Colleges van Burgemeester en Wethouders in werking.

6. FINANCIERING

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op een beschrijving van het tariefsysteem alsmede de grondslagen en de hoogte van de afvalstoffenheffingen en vergoedingen.

6.1 Indirecte financiering

Richtlijn 2000/59/EG introduceert de verplichte indirecte financiering. In essentie houdt het systeem in dat alle zeeschepen die een Nederlandse zeehaven aandoen, bijdragen in de kosten voor de havenontvangstvoorzieningen, ongeacht of er feitelijk scheepsafval wordt afgegeven.

Het voldoen van de indirecte bijdrage geeft de kapitein vervolgens het niet-overdraagbare recht om gedurende het verblijf van het schip in de desbetreffende haven een bepaalde hoeveelheid scheepsafval af te geven zonder daarvoor een afzonderlijke vergoeding verschuldigd te zijn. De havenbeheerder kan de maximale hoeveelheid af te geven scheepsafval per afvalstroom, de kenmerken en de wijze van afgifte van het betreffende scheepsafval vallend onder de indirecte financiering bepalen. Dit afgiftereden wordt door de inzamelaar in korting gebracht op de factuur aan (de exploitant van) het schip.

Wanneer de kapitein meer scheepsafval wil afgeven dan onder de indirecte financiering is toegestaan, valt het meerdere onder de directe financiering. Dit betekent dat het schip de kosten van de inzamelaar/verwerker rechtstreeks zal moeten vergoeden. Dit geldt uiteraard ook voor de soorten scheepsafvalstoffen en ladingresiduen die niet vallen onder de indirecte financiering.

Hieronder is een overzicht gegeven van welke soorten afval onder de indirecte financiering en welke onder de directe financiering vallen:

Verdrag	Soort afval	Type afval	Financiering
---------	-------------	------------	--------------

			indirect	direct
Marpol 73/78; annex I	Sludge Brandstofresten Afgewerkte olie Bilgewater	Scheepsafval	X	
	Waswater olie Ballastwater (uit ladingtanks) Olierestanten van schoonmaken (sedimenten) Overige oliestromen	Ladingresidu		X
Marpol 73/78; annex II	Waswater chemicaliën Ballastwater chemicaliën Overige lading Annex II (specificeren)	Ladingresidu		X
Marpol 73/78; annex IV	Sanitair afval	Scheepsafval		X
Marpol 73/78; annex V	Huisvuil Klein gevaarlijk afval Plastic (schoon, vervuild) Overig scheepsafval	Scheepsafval**	X (tot max. hoeveelheid)	
	Ladinggebonden afval Waswater droge lading Droge ladingrestanten Overige lading-restanten Annex V	Ladingresidu		X
Marpol 73/78; annex VI	Scrubber restanten Ozon aantastende stoffen Overige stoffen Annex VI	Schadelijke stof		X
Ballastwater verdrag	(On)behandeld ballastwater Residu reinigingstank Sediment ballasttank	Schadelijke stof		X

** nadere uitsplitsing direct en indirect annex V

Scheepsafval Annex V Indirecte Financiering : vergoed tot maximale hoeveelheid

<i>Soort afvalstof</i>	<i>Afvaltype</i>	<i>Eenheid op S-formulier</i>
Voedselrestanten	Scheepsafval annex V	m3
Kunststof schoon	Scheepsafval annex V	m3
Kunststof vervuild	Scheepsafval annex V	m3
Overig huisvuil	Scheepsafval annex V	m3
Internationaal catering afval (buiten EU)*	Scheepsafval annex V	m3
Papier/karton	Scheepsafval annex V	m3
Poetslappen	Scheepsafval annex V	m3
Glas	Scheepsafval annex V	m3
Flessen	Scheepsafval annex V	m3
Aardewerk	Scheepsafval annex V	m3
Dierlijke karkassen	Scheepsafval annex V	m3
Hout (pallets), stores-related	Scheepsafval annex V	m3
Matrassen	Scheepsafval annex V	m3
Loodsladder(s)	Scheepsafval annex V	m3
Bio-sludge	Scheepsafval annex V	m3
Klein Gevaarlijk Afval algemeen (poetsdoeken, verfrestanden, oliefilters, TL-balken, batterijen, accu's etc.)	Annex V, KGA	m3, kilogram, of stuks
Electronica-schroot	Annex V, KGA	m3, kilogram, of stuks am
Cooking oil	Annex V, KGA	kilogram
Slangen,met residu (olie/chemisch)	Annex V, KGA	kilogram
EPIRBS, vuurwerk, pyrotechnisch	Annex V, KGA	kilogram/stuks
Verbrandingsgas	Annex V, KGA	kilogram
Brandblussers	Annex V, KGA	Stuks
Koelvloeistof	Annex V, KGA	kilogram
Schroefasvet	Annex V, KGA	kilogram
Ontsmettingsmiddelen	Annex V, KGA	kilogram
Fipozakken	Annex V, KGA	kilogram, of stuks
Oliehoudende emballage/drums	Annex V, KGA	kilogram, of stuks
Frituurvet/spijsolie	Annex V, KGA	kilogram

Samengeperst afval: hiervoor geldt voor het volume in m3 een factor 3 maal zoveel.

Scheepsafval Annex V Directe Financiering (S,D): rechtstreeks in rekening bij klant

<i>Soort afvalstof</i>	<i>Afvaltype</i>	<i>Eenheid op S-formulier</i>
Koelkasten, witgoed en bruingoed	Annex V	aantal stuks
Autobanden, rubber	Annex V	m3, kilogram, of stuks

Trossen	Annex V	kilogram
Metaal, staalkabels	Annex V	m3, kilogram, of stuks
Hout (plywood/pallets), cargo-associated	Annex V	m3
Plastic, cargo-associated (segregatiekleden)	Annex V	m3
Fosfine-restanten (cargo-associated)	Annex V, KGA	kilogram

De inkomsten die de havenbeheerder ontvangt met de voornoemde indirecte bijdrage per schip wordt gebruikt om de Havenontvangstvoorzieningen van scheepsafval te betalen ter voldoening van een gedeelte van de kosten die gemoeid zijn met het inzamelen, opslaan, transporteren en verwerken van het scheepsafval.

Een klein gedeelte van deze gelden wordt gereserveerd voor de uitvoering van het HAP proces.

In de Wvvs is de tekst van de richtlijn geïmplementeerd in artikel 6a wat betreft de financiering van de in ontvangst name en verwerking van afvalstoffen:

Artikel 6a – Wvvs

1. De havenbeheerder heft van de exploitant van een schip dat zijn haven aandoet, bij iedere aanloop van dat schip een bijdrage in de kosten van het in die haven in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval.
2. De hoogte van de bijdrage wordt door de havenbeheerder vastgesteld. Hij doet dit zodanig dat de som van de jaarlijks geheven bijdragen tenminste gelijk is aan het bij regeling van Onze Minister te bepalen percentage van de totale jaarlijkse kosten van het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval in de desbetreffende haven. De havenbeheerder maakt de bijdragen alsmede de grondslagen ervan bekend in het havenafvalplan. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de hoogte van de bijdrage van schepen die door hun milieuzorgsysteem, het ontwerp, de uitrusting of de exploitatie aantoonbaar minder scheepsafval produceren.
3. Het voldoen van de bijdrage geeft de kapitein van het schip het niet overdraagbare recht gedurende het verblijf van het schip in de desbetreffende haven scheepsafval af te geven bij een houder van een havenontvangstvoorziening zonder daarvoor een afzonderlijke vergoeding verschuldigd te zijn. De havenbeheerder kan de hoeveelheid, de eigenschappen en de wijze van afgifte van het desbetreffende scheepsafval bepalen, indien het krachtens het tweede lid bepaalde percentage minder bedraagt dan 100%.
4. De havenbeheerder gaat met de desbetreffende houder van een havenontvangstvoorziening een overeenkomst aan met betrekking tot het overeenkomstig het derde lid af te geven scheepsafval.
5. De havenbeheerder betaalt de kosten met betrekking tot de verwerking van het scheepsafval niet eerder dan na ontvangst van een verklaring van verwerking. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot deze verificatie.
6. De exploitant van een schip vergoedt aan de houder van de havenontvangstvoorziening de kosten van de ontvangst, de opslag en de verwerking van de door de kapitein van dat schip bij die houder afgegeven scheepsafval, schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, voor zover het niet het krachtens het derde lid afgegeven scheepsafval betreft.
7. In afwijking van het eerste lid kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur ten aanzien van pleziervaartuigen, waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd, of vissersvaartuigen regels worden gesteld, waarbij de exploitant van een schip aan de beheerder of beheerders van één of meer van de in artikel 6, eerste lid, bedoelde havens een periodieke vergoeding is verschuldigd, ongeacht het aantal malen dat het schip één of meer van die havens aandoet.
8. Dit artikel is ook van toepassing op buitenlandse schepen.

Het in lid 2 genoemde percentage indirecte financiering wordt door middel van een Ministeriële Regeling worden vastgesteld. Jaarlijks zal de werking van dit systeem worden geëvalueerd en kan het percentage indirecte financiering met een Ministeriële Regeling worden bijgesteld. Op dit moment bedraagt het percentage minimaal 30%.

6.2 Bijdrageplicht

Een bijdrage scheepsafvalstoffen geldt in principe voor alle zeeschepen, die de haven in de regio Noordzeekanaalgebied aanlopen conform de Algemene voorwaarden Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied. Een overzicht van de schepen vallende buiten het indirecte financieringsschema is opgenomen in paragraaf 4.5. Deze schepen hebben derhalve geen recht om een bepaalde hoeveelheid scheepsafval af te geven zonder daarvoor een afzonderlijke vergoeding verschuldigd te zijn. De kosten voor afgifte van afvalstoffen buiten zijn afgifrecht dienen direct betaald te worden aan de inzamelaar.

6.3 Bijdragebepaling en -inning

De havenbeheerders bepalen gezamenlijk de hoogte van de bijdrage voor het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval. De Administratieve Organisatie HAP heft deze bijdrage namens de havenbeheerders via een aparte afvalstoffenheffing bij de scheepagent, die de afvalstoffenmelding verzorgt namens de exploitant¹⁴.

6.4 Verificatie en vergoedingen

Op basis van de ontvangen meldingen van de ingezamelde afvalstoffen, de verzamelnota's en de nodige controles, ontvangt de Havenontvangstvoorziening de vergoeding als voorlopige betaling, gelet op artikel 6a, lid 5 van de WVVS.

Voor het inzamelen, transport, (tussenopslag) en verwerking van scheepsafval, waarop het systeem van indirecte financiering van toepassing is, ontvangen de houders van de Haven-ontvangstvoorziening per door hen bediend schip een vergoeding (zie par. 7.5 voor de procedure).

Vergoedingen zijn niet overdraagbaar of inwisselbaar en gelden per bezoek. Een houder van een Havenontvangstvoorziening ontvangt alleen een vergoeding indien het door hem behandelde schip een bijdrage heeft betaald en als de scheepsagent namens de exploitant de Havenontvangstvoorziening verzocht heeft het scheepsafval op te halen.¹⁵¹⁶

De milieu hygiënische verificatie van inzameling, transport, tussenopslag en verwerking geschiedt door andere overheidsdiensten.

Nadat de jaarlijkse samenstellingsverklaring of accountantsverklaring van de houder van de Havenontvangstvoorziening (zie § 7.5 en **bijlage 11**) is ontvangen en akkoord bevonden, worden de eerdere voorlopige betalingen definitief gemaakt, aangezien dan de verificatie heeft plaatsgevonden als bedoeld in artikel 6a, lid 5 van de Wvvs.

6.5 Grondslagen van het systeem van indirecte financiering

De zeehavens van Vlaanderen en Nederland hebben sinds 2012 gewerkt aan de uniformiteit in de grondslagen van het tariefsysteem. Op basis van de ervaringen en uitwisselingen met diverse stakeholders, is consensus bereikt over deze grondslagen. Deze zijn:

Afvalstoffenheffing

- Afvalstoffenheffing: vaste fee **A** + factor **f*** **Gross Tonnage**-maat (gemaximeerd)
- Kleinere schepen: lagere vaste fee **A1** en andere factor **f1**
- Introductie gereduceerd tarief voor milieuvriendelijke schepen

Vergoedingen scheepsafval, vallend onder de indirecte financiering

Annex I vergoeding aan de inzamelaar/havenontvangstvoorziening:

- € **B** (vast) + variabele € **Y**/ m3 (tot 30 m3) Vanaf m3 31 variabele € **X**/m3 (lager)
Maximum m3 (capaciteit sludge/bilge) op het supplement van het IOPP-certificaat.

Annex V vergoeding aan de inzamelaar/havenontvangstvoorziening:

- € **C** (vast) +variabele € **Z**/m3 (max. 6 m3),
- Klein gevaarlijk afval: bij afgifte een extra vergoeding € **D**

6.6 Hoogte van de afvalstoffenheffing en vergoedingen

Per 1 januari 2014 is de financieringssysteem zoals beschreven in paragraaf 6.5 ingevoerd. Op basis van een simulatiemodel zijn destijds de daadwerkelijke factoren bepaald, mede na overleg met de stakeholders. De financiële balans tussen een goede en reële incentive om af te geven en de hoogte van de heffing voor de schepen, ingedeeld naar grootte in Gross Tonnage, vormde hierbij een belangrijk criterium.

Na een evaluatie over de eerste drie kwartalen van 2014 is gebleken dat de operationele en financiële uitkomsten (aantal afgiftes, hoeveelheid afval, balans inkomsten en uitgaven per gross tonnage klasse)

¹⁴)De afvalstoffenheffing wordt vooralsnog verstuurd naar de scheepsagent die de vooraanmelding afvalstoffen doet.

¹⁵)Doorslaggevend hierbij is de vermelding van de aangestelde inzamelaar bij de vooraanmelding.

¹⁶)De Administratieve Organisatie kan bij de voorlopige betaling bescheiden opvragen aan de inzamelaar. Zie ook voetnoot 21.

volgens het simulatiemodel overeenkomen met de huidige werkelijkheid. Na consultatie met de stakeholders, is besloten om het per 1 januari 2014 ingevoerde systeem te continueren.

De tarieven kunnen worden gewijzigd door de havenbeheerders. Minimaal eenmaal per jaar vindt een evaluatie plaats, maar indien nodig kunnen bij uitzondering ook tussentijdse wijzigingen plaatsvinden.

Inmiddels is per 1 april 2016 een ambitie uit de Green Deal Scheepsafvalketen opgenomen in de tarieven. Schepen kunnen schoon en gescheiden aangeleverd plastic (dat wil zeggen niet vervuild met voedselrestanten, chemische producten, olie, verf of vetten) boven de 6 m3 zonder extra kosten afgeven bij een Havenontvangstvoorziening in het Noordzeekanaalgebied.

De meest actuele tarieven (heffingen en afgifrechten/vergoedingen) zijn te raadplegen via de website van Port of Amsterdam via:

<https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/zeevaart/tarieven-en-afgifte-recht>

A) Voor de milieuheffing op te leggen aan de zeeschepen, zoals omschreven in het havenafvalplan Noordzeekanaalgebied geldt:

- Dat de milieuheffing wordt afgerond op hele €.
- Dat milieuvriendelijke schepen een korting kunnen krijgen voor de milieuheffing. Informatie over de voorwaarden en de wijze waarop een korting kan worden aangevraagd, is te vinden op de site van Port of Amsterdam.

B) Voor de afgifrechten van de onder A) bedoelde zeeschepen , in korting te brengen op de factuur van de havenontvangstvoorziening aan het afgevendende schip, en uit te betalen door de Port of Amsterdam aan de betreffende havenontvangstvoorziening geldt;

- Voor de inzameling van scheepsafval, annex I, vloeibare residuen uit de machinekamer, zijnde afgewerkte olie, sludge en bilgewater voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat:
 - Een € vaste vergoeding + € variabele vergoeding per ingezamelde m3 , waarbij:
 - Het totaal aan ingezamelde m3 geldt voor het betreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier/de S-formulieren;
 - De ingezamelde hoeveelheid per afvalstof(code) in decimalen nauwkeurig moet worden gerapporteerd en wordt vergoed.
 - Een limiet geldt aan m3 gelijk de opslagcapaciteit voor de machinekamer van het bewuste schip zoals aangegeven op het supplement van het International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP);¹⁷
 - Het vaste bedrag van de vergoeding eenmaal wordt uitgekeerd aan de door de rederij of scheepagent gekozen havenontvangstvoorziening voor annex I. Dit dient in de Elektronische Melding Afvalstoffen (EMAS) te worden aangegeven.
- Voor de inzameling van scheepsafval, annex V, zijnde huisvuil, voedselrestanten, plastic en klein gevaarlijk afval (KGA), uitgezonderd lading gebonden afval als bijvoorbeeld stuwhout en segregatiekleden, conform de tabel in paragraaf 6.1, voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat geldt:
 - Een € vaste vergoeding + € variabele vergoeding per ingezamelde m3 huisvuil, voedselrestanten en plastic, waarbij:
 - Het totaal aan ingezamelde m3 geldt voor het betreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier/de S-formulieren;
 - De ingezamelde hoeveelheid afvalstof(codes) in decimalen nauwkeurig moet worden gerapporteerd en wordt vergoed.
 - De vaste vergoeding eenmaal wordt uitgekeerd aan de door de rederij of scheepagent gekozen havenontvangstvoorziening voor annex V. Dit dient in de EMAS te worden vermeld.

¹⁷)De Administratieve Organisatie HAP kan ter voorlopige verificatie van het afgifrecht bij afwijkende grote hoeveelheden ingezameld scheepsafval annex I een kopie van het IOPP-supplement verlangen

- Er geldt een additionele vaste vergoeding indien er door dezelfde havenontvangstvoorziening naast het bovengenoemde annex V scheepsafval separaat klein gevaarlijk afval wordt ingezameld.
- Voor de gelijktijdige inzameling van scheepsafval annex I en scheepsafval annex V door eenzelfde havenontvangstvoorziening met hetzelfde inzamelmiddel geldt slechts eenmaal de vaste vergoeding.

Verdere voorwaarden zijn te vinden op de site van Port of Amsterdam.

7. HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN

7.1 Capaciteitsbehoefte: aantal zeeschepen, types en gross tonnage verdeling

In het Noordzeekanaalgebied vinden jaarlijks ruim 7000 scheepsbewegingen plaats waarmee een overslag van ruim 95 miljoen ton wordt gerealiseerd. De onderverdeling naar verschijningsvorm is weergegeven in onderstaande tabel 3:

Verschijningsvorm	Procentueel aandeel in soort goederen
Droge bulk	46%
Natte bulk	46%
Breakbulk	8%
Totaal	100%

Tabel 3: Indeling verschijningsvorm ladingtype over het jaar 2017¹⁸

Onderstaande tabel 4¹⁹ geeft per haven in het Noordzeekanaalgebied een overzicht van het aantal en type zeeschepen, die onder het HAP vallen en een afvalstoffenheffing betalen.

Aantal HAP Bezoeken	Groepering Type Schip	Jaar			
		2014	2015	2016	2017
Gebied					
AMSTERDAM	Bulkschip	407	427	441	470
	Containerschip / Ro-Ro schip / Ferry	354	281	205	163
	Cruiseschip	122	121	121	130
	General Cargo / Overige Zeevaart	1.536	1.478	1.556	1.525
	Offshore schip / Werkschip	14	17	27	38
	Pleziervaartuig / Jacht	2	1		
	Tankschip	1.877	2.002	1.945	2.014
	Zand / Grind Baggerschip	20	47	41	46
Totaal AMSTERDAM		4.332	4.374	4.336	4.386
BEVERWIJK	Bulkschip		2	12	9
	Containerschip / Ro-Ro schip / Ferry		1	1	
	General Cargo / Overige Zeevaart	117	114	163	166
	Offshore schip / Werkschip	6	15	18	25
	Tankschip	5	4	8	3
	Zand / Grind Baggerschip	2			
Totaal BEVERWIJK		130	136	202	203
IJMUIDEN / VELSEN	Bulkschip	283	285	258	251
	Containerschip / Ro-Ro schip / Ferry	4	15	7	11
	Cruiseschip	56	46	36	28
	General Cargo / Overige Zeevaart	825	845	870	902
	Offshore schip / Werkschip	422	275	233	302
	Pleziervaartuig / Jacht		1		
	Tankschip	5	2	3	5
	Zand / Grind Baggerschip	58	29	68	49
Totaal IJMUIDEN / VELSEN		1.653	1.498	1.475	1.548
ZAANDAM	General Cargo / Overige Zeevaart	46	54	40	48
	Offshore schip / Werkschip	1	1	2	2

18) Bron: aanloopgegevens Centraal Nautisch Beheer.

19) Bron: Datawarehouse van Port of Amsterdam

	Tankschip	10	7	9	6
Totaal ZAANDAM		57	62	51	56

Tabel 4: Indeling verschijningsvorm scheepstype over de jaren 2014-2017 per haven.

Naast een onderverdeling in type zeeschepen, is het tevens van belang om te kijken naar de indeling in Gross Tonnage van de zeeschepen (zie tabel 5).

Aantal HAP Bezoeken		Jaar			
Gebied	BT Klasse Omschrijving	2014	2015	2016	2017
AMSTERDAM	0 - 2000	515	537	528	476
	2000 - 3000	790	818	819	788
	3000 - 6000	590	621	566	663
	6000 - 10000	583	499	384	373
	10000 - 20000	449	431	552	564
	20000 - 30000	553	643	667	674
	30000 - 40000	230	236	232	253
	40000 - 50000	357	299	283	249
	50000 - 70000	178	201	217	236
	70000 - 90000	37	50	47	53
	90000 - 110000	49	24	21	41
	110000 - 150000	1	15	20	16
Totaal AMSTERDAM		4.332	4.374	4.336	4.386
BEVERWIJK	0 - 2000	20	23	31	37
	2000 - 3000	84	57	60	54
	3000 - 6000	17	49	106	99
	6000 - 10000	5	4	3	8
	10000 - 20000	4	3	2	5
Totaal BEVERWIJK		130	136	202	203
IJMUIDEN / VELSEN	0 - 2000	538	465	437	428
	2000 - 3000	362	342	422	427
	3000 - 6000	291	240	211	268
	6000 - 10000	79	78	89	102
	10000 - 20000	43	43	33	49
	20000 - 30000	50	50	36	40
	30000 - 40000	42	41	36	27
	40000 - 50000	86	106	72	92
	50000 - 70000	51	30	14	22
	70000 - 90000	42	36	41	23
	90000 - 110000	69	66	84	70
	110000 - 150000		1		
Totaal IJMUIDEN / VELSEN			1.653	1.498	1.475
ZAANDAM	0 - 2000	3	2	2	6
	2000 - 3000	36	36	30	39
	3000 - 6000	9	16	15	8
	6000 - 10000	8	6	4	3
	10000 - 20000	1	2		
Totaal ZAANDAM		57	62	51	56

Aan de hand van tabel 5 is te concluderen, dat het aantal HAP bezoeken en de onderverdeling in Gross Tonnage de afgelopen jaren redelijk stabiel is gebleven.

7.2 Capaciteitsbehoefte: afgifte scheepsafval en ladingresiduen

Elke havenbeheerder is ingevolge artikel 6, lid 4 van de Wvvs verantwoordelijk voor een juiste inschatting van de benodigde capaciteit van havenontvangstvoorzieningen in zijn haven.

Voor de bepaling van de benodigde capaciteit en voor de inschatting van de hoeveelheid scheepsafval (annex I, IV en V) en ladingresiduen (annex I, II en V) die in ontvangst moet worden genomen, is voor dit Havenafvalplan gebruikt gemaakt van de afgiftecijfers van 2014-2017. Deze cijfers zijn hieronder opgenomen in tabel 6 t/m 13.

Hoeveelheid Afgegeven		Jaar					
Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2014	2015	2016	2017
AMSTERDAM	Scheepsafval	I	M3	15.521,01	13.829,13	12.228,28	10.529,46
		V	M3	14.335,38	11.628,05	11.866,39	10.340,89
Totaal AMSTERDAM				29.856,39	25.457,18	24.094,67	20.870,35
BEVERWIJK	Scheepsafval	I	M3	240,65	145,06	237,42	340,96
		V	M3	227,35	313,95	451,78	405,66
Totaal BEVERWIJK				468,00	459,01	689,20	746,62
IJMUIDEN / VELSEN	Scheepsafval	I	M3	6.178,90	5.102,93	4.634,77	5.361,73
		V	M3	6.776,87	6.807,29	5.214,87	6.080,93
Totaal IJMUIDEN / VELSEN				12.955,77	11.910,22	9.849,64	11.442,66
ZAANDAM	Scheepsafval	I	M3	139,15	138,89	50,94	50,10
		V	M3	87,50	86,20	53,50	26,70
Totaal ZAANDAM				226,65	225,09	104,44	76,80

Tabel 6. Afgiftecijfers scheepsafval annex I, en V in m3, per haven over de jaren 2014-2017.

Klein gevaarlijk afval wordt naast m3 ook in kilogram en stuks geregistreerd. In het Noordzeekanaalgebied zijn aanvullend de volgende hoeveelheden ingezameld:

Hoeveelheid Afgegeven		Jaar						
Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	Afvalsoort	2014	2015	2016	2017
AMSTERDAM	Scheepsafval	V	KG	KGA	375.589,50	383.581,50	429.229,84	368.258,66
			STUKS	KGA	61.375,00	58.945,00	58.003,00	61.023,00
Totaal AMSTERDAM					436.964,50	442.526,50	487.232,84	429.281,66
BEVERWIJK	Scheepsafval	V	KG	KGA	2.073,00	3.392,50	5.321,00	3.657,57
			STUKS	KGA	161,00	246,00	639,00	283,00
Totaal BEVERWIJK					2.234,00	3.638,50	5.960,00	3.940,57
IJMUIDEN / VELSEN	Scheepsafval	V	KG	KGA	100.708,50	91.565,90	97.527,60	93.532,50
			STUKS	KGA	12.128,00	11.682,20	7.827,00	7.564,00
Totaal IJMUIDEN / VELSEN					112.836,50	103.248,10	105.354,60	101.096,50
ZAANDAM	Scheepsafval	V	KG	KGA	2.437,00	2.832,00	3.083,00	1.168,30
			STUKS	KGA	548,00	262,00	300,00	488,00
Totaal ZAANDAM					2.985,00	3.094,00	3.383,00	1.656,30

Tabel 7. Afgiftecijfers klein gevaarlijk afval in kilogram en stuks

Hoeveelheid Afgegeven		Jaar						
Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2014	2015	2016	2017	
AMSTERDAM	Scheepsafval	IV	M3	669,58	904,15	110,73	2.703,66	
Totaal AMSTERDAM				669,58	904,15	110,73	2.703,66	
BEVERWIJK	Scheepsafval	IV	M3	197,77	20,23	68,42		
Totaal BEVERWIJK				197,77	20,23	68,42		
IJMUIDEN / VELSEN	Scheepsafval	IV	M3	92,61	281,25	95,79	129,02	
Totaal IJMUIDEN / VELSEN				92,61	281,25	95,79	129,02	

Tabel 8. Afgiftecijfers scheepsafval annex IV in m3, per haven over de jaren 2014-2017.

Hoeveelheid Afgegeven		Jaar						
Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2014	2015	2016	2017	
AMSTERDAM	Ladingresidu	I	M3	33.507,33	28.670,26	34.110,72	31.392,95	
		II	M3	32,20	629,37	180,54		
		V	M3	184,61	43,90	3,70	27,30	
Totaal AMSTERDAM				33.724,14	29.343,53	34.294,96	31.420,25	

BEVERWIJK	Ladingresidu	I	M3	2,30	4,40	4,92	28,60
		V	M3	6,20	1,20		0,50
Totaal BEVERWIJK				8,50	5,60	4,92	29,10
IJMUIDEN / VELSEN	Ladingresidu	I	M3	152,93	41,60	367,23	55,80
		V	M3	42,80	3,23	17,48	116,92
Totaal IJMUIDEN / VELSEN				195,73	44,83	384,71	172,72
ZAANDAM	Ladingresidu	I	M3	10,00			21,87
Totaal ZAANDAM				10,00			21,87

Tabel 9. Afgiftecijfers ladingresiduen annex I, II en V in m3, per haven over de jaren 2014-2017.

Uit tabel 6 is af te leiden dat de afgifte van scheepsafval Annex I en V de afgelopen vier jaar is gedaald in Amsterdam en Zaanadam, is gestegen in Beverwijk en een wisselend beeld laat zien in Velsen. Tabel 7 laat zien dat de afgifte van Annex IV de afgelopen jaren wisselend is geweest.

Uit tabel 8 blijkt dat met name in Amsterdam ladingresiduen I worden afgegeven en dat dit in Amsterdam stabiel was. De overige gemeenten laten een wisselender beeld zien. Tevens blijkt uit bovenstaande gegevens dat alleen in Amsterdam Annex II is afgegeven. De afgifte van ladingresiduen Annex V is de afgelopen jaren in elke gemeente wisselend geweest.

% Afgevend Bezoeken				Jaar			
Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2014	2015	2016	2017
AMSTERDAM	Scheepsafval	I	M3	29,73%	28,17%	18,52%	15,44%
		V	M3	69,21%	74,35%	80,77%	78,48%
Totaal AMSTERDAM				73,20%	77,59%	82,77%	80,14%
BEVERWIJK	Scheepsafval	I	M3	30,00%	20,59%	18,32%	20,20%
		V	M3	72,31%	71,32%	66,83%	73,40%
Totaal BEVERWIJK				79,23%	72,79%	69,31%	75,37%
IJMUIDEN / VELSEN	Scheepsafval	I	M3	24,86%	25,37%	20,61%	19,77%
		V	M3	52,57%	58,61%	58,31%	59,82%
Totaal IJMUIDEN / VELSEN				60,56%	64,69%	61,15%	62,02%
ZAANDAM	Scheepsafval	I	M3	47,37%	35,48%	15,69%	8,93%
		V	M3	87,72%	83,87%	90,20%	82,14%
Totaal ZAANDAM				87,72%	87,10%	90,20%	85,71%

Tabel 10. Percentage afgevend schepen (scheepsafval) per haven over de jaren 2014-2017

Uit tabel 10 blijkt dat het % afgevend schepen tussen 2014-2017 redelijk constant is geweest.

In onderstaande tabel 11 is het aantal afgiftes per haven, per annex en per categorie (scheepsafval/ladingresidu) in kaart gebracht.

Aantal Afgevend Bezoeken				Jaar			
Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2014	2015	2016	2017
AMSTERDAM	Ladingresidu	I	M3	260	229	262	255
		II	M3	2	7	4	
		V	M3	18	15	5	18
	Scheepsafval	I	M3	1.288	1.232	803	677
		IV	M3	6	8	9	19
Totaal AMSTERDAM			3.191	3.418	3.600	3.536	
BEVERWIJK	Ladingresidu	I	M3	1	1	2	2
		V	M3	3	1		1
	Scheepsafval	I	M3	39	28	37	41
		IV	M3	1	1	3	
Totaal BEVERWIJK			103	99	140	153	
IJMUIDEN / VELSEN	Ladingresidu	I	M3	6	4	6	2
		V	M3	4	2	2	35
	Scheepsafval	I	M3	411	380	304	306
		IV	M3	4	7	5	9
		V	M3	869	878	860	926

Totaal IJMUIDEN / VELSEN				1.003	969	902	970
ZAANDAM	Ladingresidu	I	M3	1			1
	Scheepsafval	I	M3	27	22	8	5
		V	M3	50	52	46	46
Totaal ZAANDAM				50	54	46	48

Tabel 11. Aantal afgevendende schepen (scheepsafval en ladingresidu) per annex over de jaren 2014-2017.

7.3 Capaciteitsbehoefte: huidige capaciteit havenontvangstvoorzieningen

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat het aantal bezoeken van HAP-plichtige schepen tussen 2014-2017 stabiel is geweest, evenals het % afgevendende bezoeken.

De afgegeven hoeveelheden scheepsafval/ladingresiduen laten soms een stabiel en soms een wisselend beeld zien. Maar uit de cijfers blijkt niet de afgegeven hoeveelheden de afgelopen jaren significant zijn gestegen.

Gecombineerd met de constatering dat het aantal havenontvangstvoorzieningen in het Noordzeekanaalgebied de afgelopen jaren stabiel is gebleven, kan worden geconcludeerd dat er op dit moment (alsmede tussen 2014-2017) voldoende havenontvangstvoorzieningen zijn in het Noordzeekanaalgebied voor alle soorten scheepsafval en ladingresiduen. Dit wordt mede bevestigd doordat in de afgelopen jaren géén klachten zijn ontvangen over de beschikbare capaciteit of onnodig oponthoud.

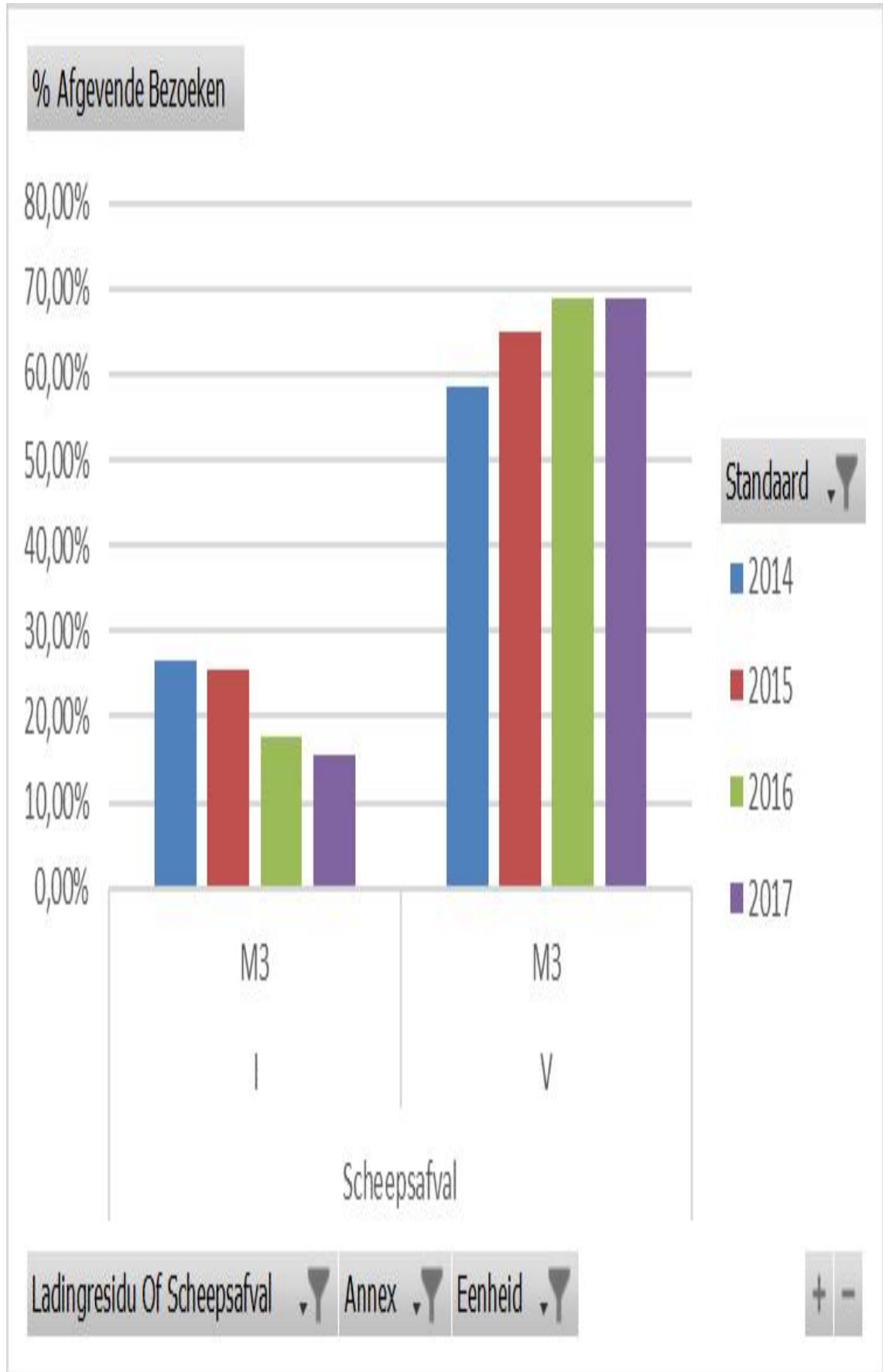
In de regio Noordzeekanaalgebied kan elke havenontvangstvoorziening, die voldoet aan de publiekrechtelijk gestelde regels, afval van schepen inzamelen. Dit betekent dat deze havenontvangstvoorzieningen een operationele vergunning moeten hebben van de havenbeheerder.

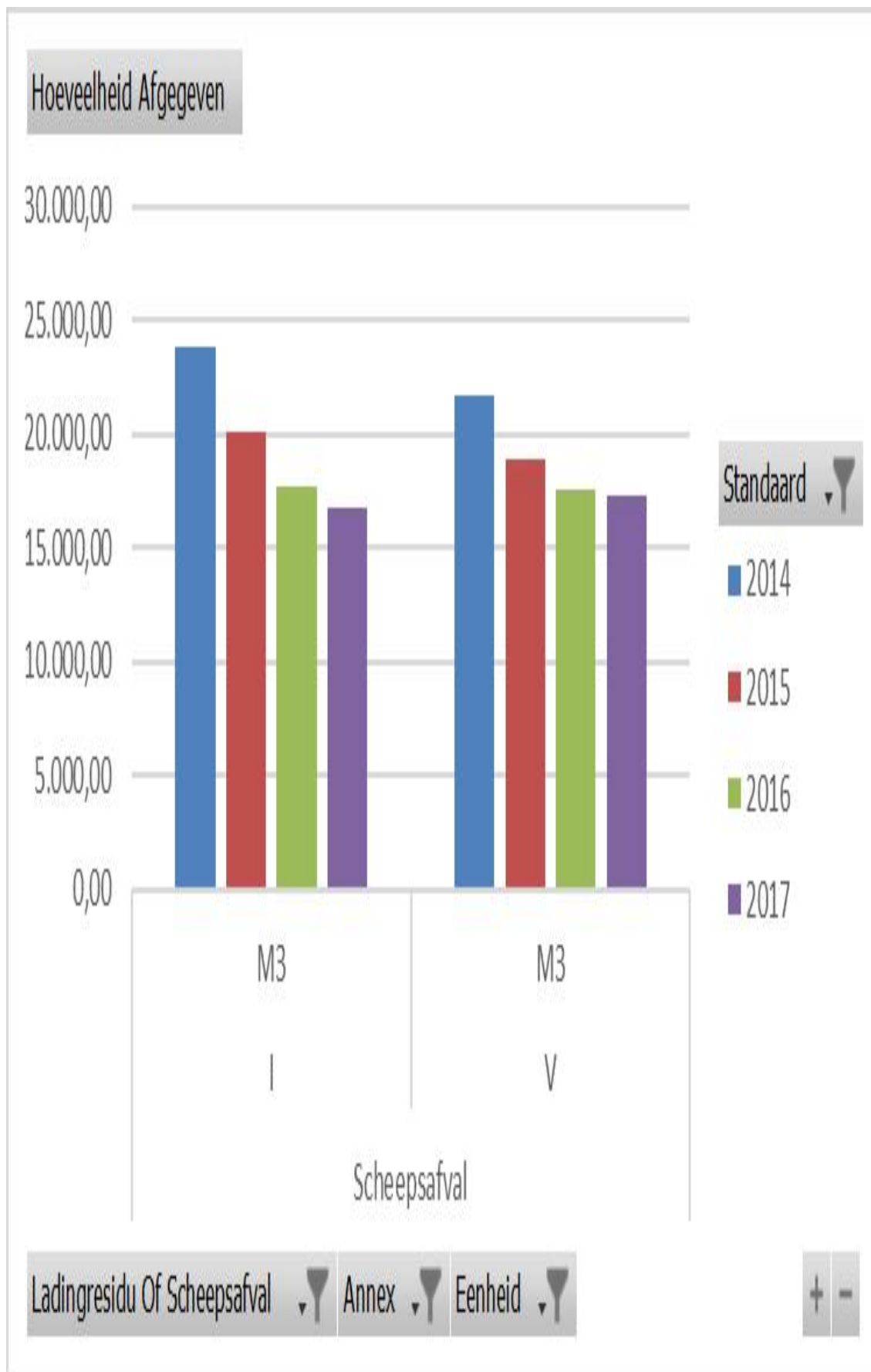
Bijlage 4 bij dit Havenafvalplan plan geeft een overzicht van de huidige vergunde havenontvangstvoorzieningen, waarbij aangegeven is voor welke haven in het Noordzeekanaalgebied de vergunning geldt en voor welke afvalstoffen. De meest actuele lijst is te raadplegen via de website van het Havenbedrijf Amsterdam: www.portofamsterdam.nl

De meeste vergunningen zijn geldig voor alle havens in het Noordzeekanaalgebied. Veel vergunninghouders beschikken zowel over voertuigen als vaartuigen om de afvalstoffen in te zamelen.

7.4 Capaciteitsbehoefte: toekomstige situatie

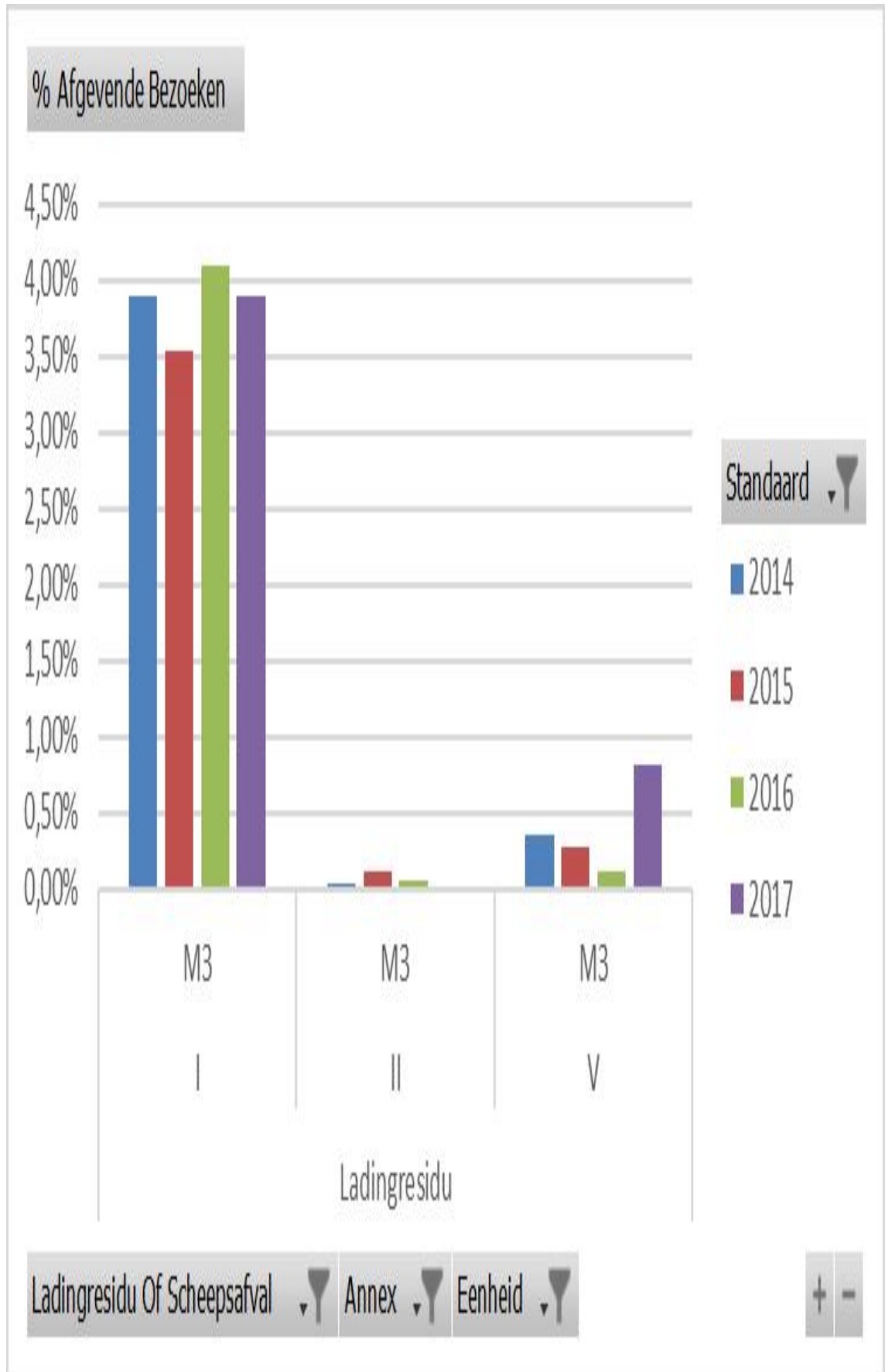
Uit de historische gegevens en afigitecijfers is een trend waarneembaar.

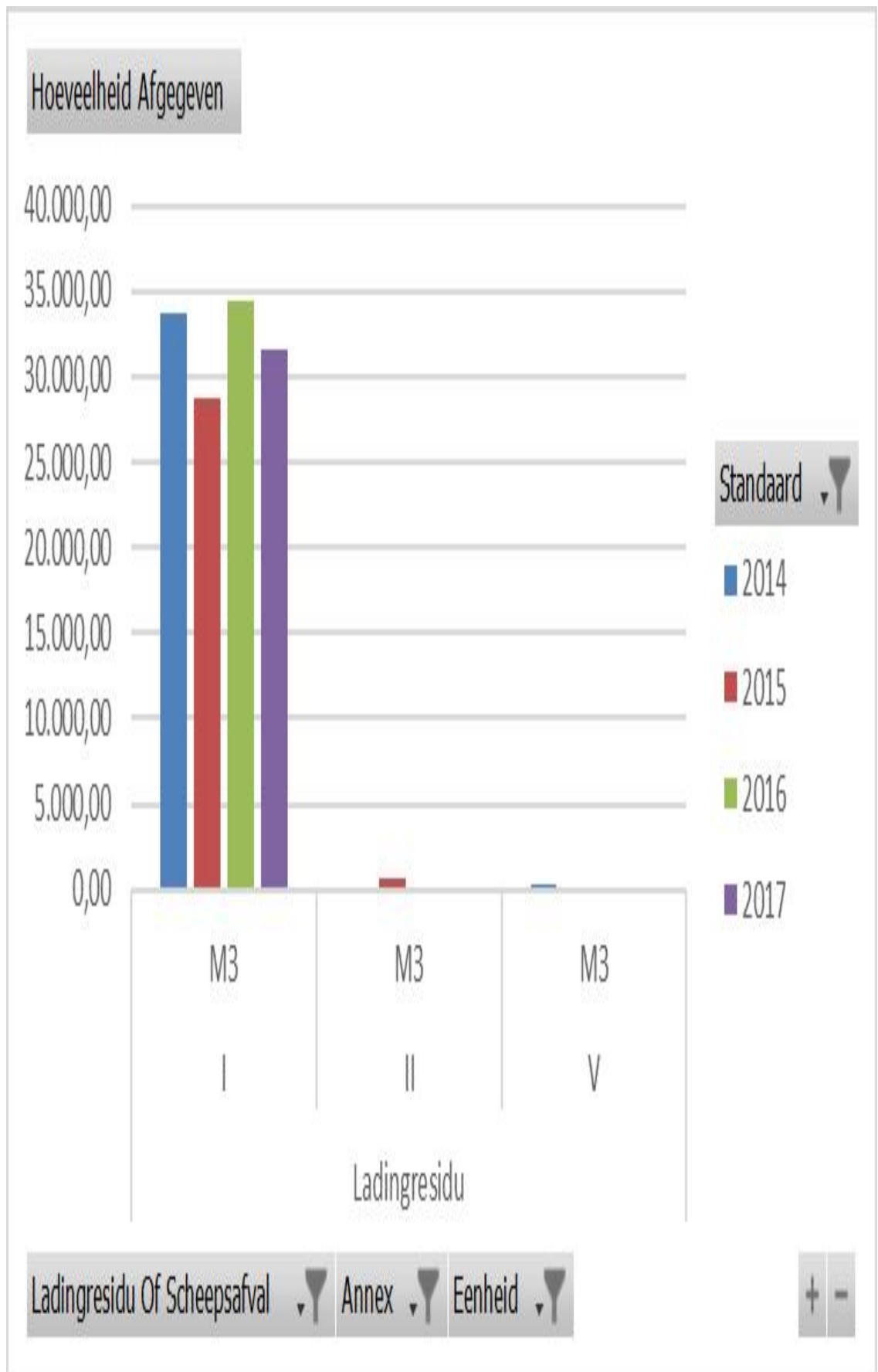




Tabel 12a en 12b: trend % afgevend bezoeken en afgegeven hoeveelheden scheepsafval tussen

2014-2017





Tabel 13a en 13b: trend % afgevend bezoeken en afgegeven hoeveelheden ladingresiduen tussen 2014-2017.

Uit bovenstaande gegevens blijkt dat het aantal schepen dat Annex I afgeeft, de laatste jaren is gedaald, terwijl het aantal schepen dat Annex V afgeeft juist is gestegen. Deze laatste groep lijkt de afgelopen twee jaar te stabiliseren.

De afgegeven hoeveelheden zijn de afgelopen 1-2 jaar zowel voor Annex I als V gedaald ten opzichte van 3-4 jaar geleden, maar lijken nu te stabiliseren.

Het % schepen dat ladingresiduen heeft afgegeven en de afgegeven hoeveelheid laat de laatste vier jaar een wisselend beeld zien.

Conclusie:

Omdat deze cijfers geen exponentiele groei laten zien, is de verwachting dat de huidige capaciteit aan havenontvangstvoorzieningen ook in de toekomst voldoende zal zijn.

Er zijn voldoende havenontvangstvoorzieningen actief in de regio voor de verschillende afvalstromen, die elkaar beconcurreren, zowel voor het gedeelte van de ladingresiduen als het scheepsafval.

Het uitgangspunt voor dit havenafvalplan blijft net als in de huidige situatie ten aanzien van de scheepsafvalstromen een vrijemarktwerking, waarbij elke vergunde inzamelaar aanspraak kan maken op uitbetaling van vergoedingen conform de door de havenbeheerders vastgestelde tariefstructuur. De vrijemarktsituatie heeft tot op heden niet geleid tot een gebrek aan inzamelcapaciteit en is tot op heden voldoende aantrekkelijk voor het bedrijfsleven om hierin te acteren.

Indien deze omstandigheden wijzigen of indien er andere redenen zijn om deze werkwijze te wijzigen, waarbij aanbesteden van het scheepsafval-deel een mogelijk alternatief is, zal hierover tijdig worden gecommuniceerd door of namens de havenbeheerders.

7.5 Regels voor de havenontvangstvoorzieningen

Vergunningen

In alle zeehavens binnen het Noordzeekanaalgebied dient een houder van een havenontvangstvoorziening vanwege het bepaalde in de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied te beschikken over een operationele vergunning. Aan een dergelijke vergunning worden operationele voorwaarden en voorschriften verbonden. De procedure en instructies over de aanvraag voor een dergelijke vergunning is te vinden op de website van het Port of Amsterdam.

Deze vergunning bestaat naast de landelijke inzamelvergunning (milieuvergunning) en heeft tot doel om uniformiteit en kwaliteit te waarborgen van de voorzieningen en de werkwijze met betrekking tot de operationele en administratieve handelingen te stroomlijnen. De voorschriften betreffen met name het doen van (operationele) meldingen, het insturen van S-formulieren, de openbaarheid van tarieven en een 24-uurs beschikbaarheidsplicht.

Uitgangspunt bij het toelaten van afvalinzamelaars in de havens van het Noordzeekanaal-gebied vormt het principe van vrijemarktwerking. Alleen inzamelaars worden aangewezen die voldoen aan genoemde eisen en kwaliteitscriteria.

Green Deal Scheepsafvalketen

In de vergunningen die na 2014 zijn verleend, zijn kwaliteitscriteria opgenomen inzake scheiding en verwerking van ingenomen scheepsafvalstoffen (met name kunststof en plastic). Deze aanvullende eisen vloeien voort uit de Green Deal Scheepsafvalketen van 10 september 2014, onderschreven door de havenbeheerders uit de regio Noordzeekanaalgebied.

“De ambitie uit de Green Deal Scheepsafvalketen wordt vorm gegeven via het stellen van kwaliteitseisen aan de havenontvangstvoorzieningen. Deze Green Deal levert een bijdrage aan de Nederlandse opgave vanuit de kaderrichtlijn Mariene Strategie, levert een bijdrage aan de uitwerking van het Ketenakkoord Kunststofkringloop, d.d.12-11-2013, en komt daarmee tegemoet aan het streven van het kabinet en partijen in de samenleving om onze economie via een groene groei strategie te transformeren naar een circulaire economie.”

In **bijlage 4** is de integrale tekst van de Green Deal Scheepsafvalketen opgenomen.

Overige vereisten

De houder van een havenontvangstvoorziening, die scheepsafval heeft ingezameld en die in aanmerking komt²⁰ voor een inzamelvergoeding, dient te voldoen aan de volgende financiële procedure en vereisten:

- De houder van de vergunning factureert de kosten voor de inzameling, opslag en verwerking van scheepsafval, schadelijke stoffen en restanten van schadelijke stoffen aan de kapitein van het schip of diens vertegenwoordiger.
- De houder van de vergunning dient de financiële melding op de voorgeschreven elektronische wijze in. De voorwaarden hiervoor worden gecommuniceerd aan de havenontvangstvoorzieningen en zijn te vinden op de website van Port of Amsterdam.
- Binnen zes maanden na afloop van ieder kalenderjaar overlegt de houder van de vergunning aan de Divisie Havenmeester een accountantsverklaring van het afgelopen kalenderjaar. Indien een havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding van € 100.000,- of meer ontvangt van de Divisie Havenmeester dient dit een controleverklaring te zijn. Indien de havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding ontvangt die kleiner is dan €100.000,-, volstaat een samenstellingsverklaring. Deze accountantsverklaring dient te zijn opgesteld volgens de "Leidraad accountantsverklaring Havenafvalplan" (zie bijlage 8).

8. MELDING & REGISTRATIE

Bij de uitvoering van het Havenafvalplan worden drie typen meldingen onderscheiden: vooraanmelding, operationele meldingen en een afgiftemelding. Deze meldingen moeten worden geregistreerd en bewaard.

8.1 Meldingen

Ingevolge de Wvvs zijn schepen verplicht een vooraanmelding scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen aan de beheerder van de aanloophaven te doen. Om het proces van aanmelding tot verwerking in goede banen te leiden, is een vooraanmelding niet voldoende. Ook zijn twee operationele meldingen en een melding van afgifte nodig.

8.2 Procedure voor-aanmelden en registratie

De kapitein, reder of agent van een schip, als bedoeld in artikel 12a Wvvs, dat op weg is naar de haven, doet waarheidsgetrouw en nauwkeurig elektronisch aangifte van de afvalstoffen aan boord via het Port Community System van Portbase. Zie hiervoor:

<https://www.portbase.com/services/melding-afvalstoffen/>

Aan de elektronische voormelding zijn de volgende eisen gesteld:

- a. tenminste 24 uur vóór aankomst²¹, wanneer de aanloophaven bekend is, of
- b. zodra de aanloophaven bekend is, indien deze informatie minder dan 24 uur voor aankomst beschikbaar is, of
- c. uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.

De kapitein, reder of agent neemt zelf tijdig (24 uur vóór aankomst of zodra de aanloophaven bekend is, of uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt) contact op met de inzamelaar²².

De verplichte aanmelding van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen is beschreven in artikel 12a van de Wvvs.

20)Op dit moment bestaat in de regio NZKG een vrijmarktsituatie tussen de actieve havenontvangstvoorzieningen voor alle scheepsafval en ladingresiduen. Alle vergunninghouders die scheepsafval inzamelen komen in principe in aanmerking voor een vergoeding. Indien mogelijkerwijs in de toekomst het deel scheepsafval via een aanbesteding gegund wordt aan een specifieke partij, geldt dat recht op vergoeding niet voor de overige, niet gegunde partijen. De vereisten voor die partijen wijzigen dan.

21)aankomst dient te worden gelezen als Estimated Time of Arrival (ETA).

22)zie voor aangewezen inzamelaars in het Noordzeekanaalgebied bijlage 4.

Artikel 12a luidt:

Artikel 12a - Wvvs

1. *De kapitein van een schip dat op weg is naar een haven die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, verstrekt ten minste 24 uur voor aankomst de havenbeheerder waarheidsgetrouw de bij regeling van Onze Minister in het belang van de doelmatigheid van havenontvangstvoorzieningen en de doeltreffende planning van het afvalbeheer aan te wijzen gegevens. Bij die regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de wijze van verstrekking van de gegevens.*
2. *Voor zover de bestemming niet ten minste 24 uur voor aankomst bekend is, verstrekt de kapitein van dat schip de in het eerste lid bedoelde gegevens, zodra de bestemming bekend is, doch uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.*
3. *De kapitein bewaart de in het eerste lid bedoelde gegevens in ieder geval tot de volgende aanloophaven aan boord en geeft die desgevraagd ter inzage aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van de Europese Unie, waarin die volgende aanloophaven is gelegen.*
4. *De kapitein van een schip dat vanuit een haven van een lidstaat van de Europese Unie, op weg is naar een haven die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, bewaart aan boord de gegevens die ter uitvoering van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen, al dan niet door tussenkomst van de houder van een havenontvangstvoorziening zijn gemeld aan de daartoe aangewezen bevoegde autoriteit en geeft deze desgevraagd aan Onze Minister ter inzage. De kapitein bewaart deze gegevens in ieder geval tot de eerstvolgende buiten Nederland gelegen aanloophaven aan boord.*
5. *De havenbeheerder bewaart de aan hem verstrekte gegevens. Artikel 6, zesde lid, is van overeenkomstige toepassing. De havenbeheerder informeert de inspecteur-generaal onverwijld omtrent de gevallen waarin een kapitein van een schip na daartoe strekkend verzoek geen gegevens verstrekt.*
6. *Het eerste, tweede, vierde en vijfde lid zijn ook van toepassing op buitenlandse schepen.*
7. *Dit artikel is niet van toepassing op pleziervaartuigen waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd en vissersvaartuigen.*

8.3 Procedure operationele meldingen en registratie

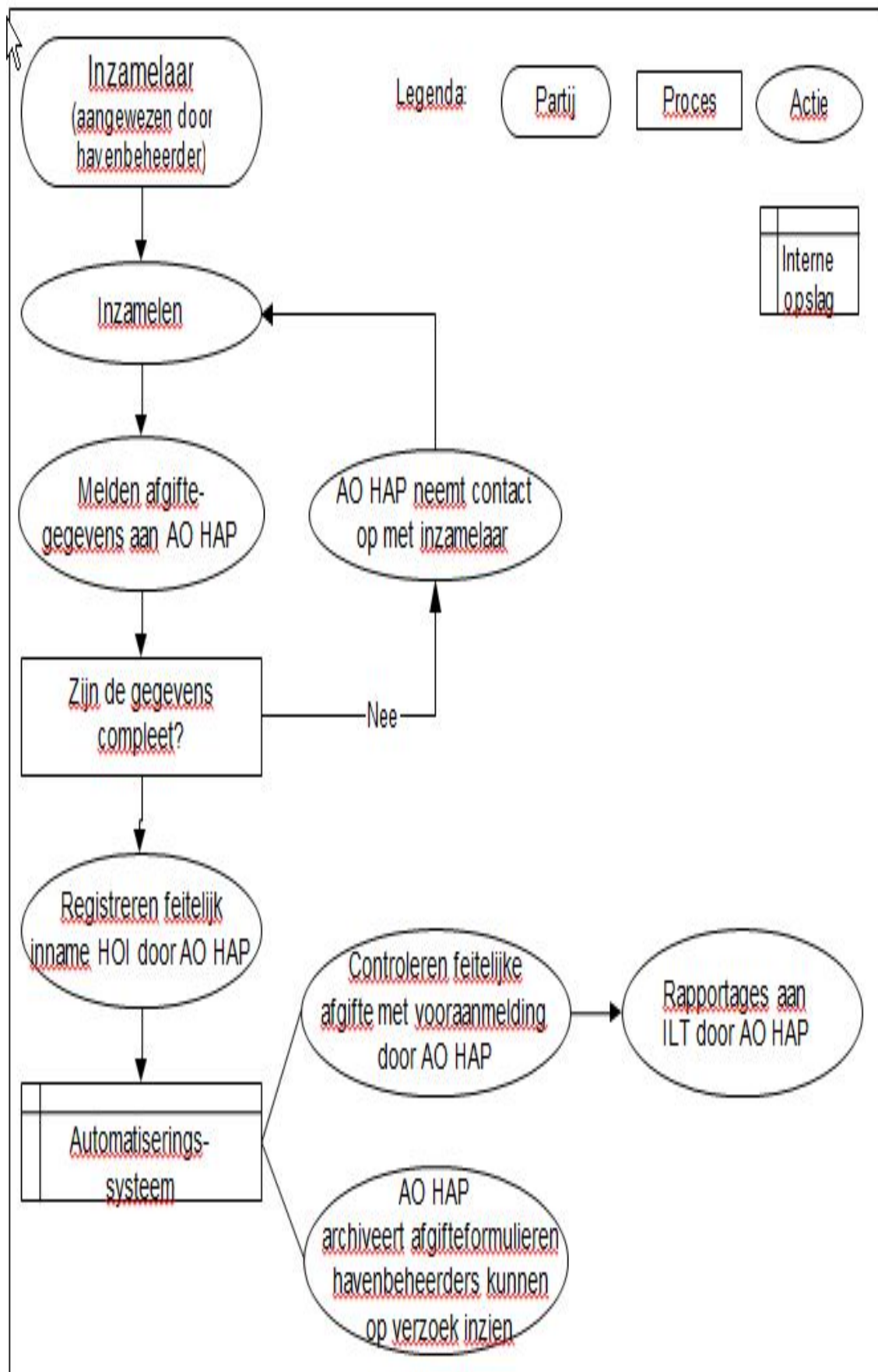
De inzamelaar dient het Meldpunt Haven van Havenbedrijf Amsterdam door middel van een operationele melding op de hoogte te brengen van de aanvang en beëindiging van de inzameling van het scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen bij een schip.

Deze operationele meldingen worden door het Meldpunt Haven vastgelegd in het Haven Management Informatiesysteem (Hamis). De wijze van melden wordt bepaald door de havenbeheerders. Momenteel dienen deze meldingen te geschieden via de VHF of telefoon.

8.4 Procedure afgiftemelding en registratie

De inzamelaar dient bij de afronding van de inzameling van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen het afgifteformulier in te vullen (zie bijlage 5). Het formulier wordt ondertekend door de kapitein en door de inzamelaar²³. Vervolgens meldt de inzamelaar de ingezamelde afvalstoffen aan Port of Amsterdam die het verder controleert.

23) Bij het invullen op het S-formulier van hoeveelheden in m³ van vloeibare afvalstoffen is bij een dispuut tussen kapitein en inzamelaar over de hoeveelheid in eerste instantie de scheepsmeting van de tanks van het inzamelvaartuig/voertuig leidend. Bij vaste afvalstoffen geldt op een gelijke wijze dat de fysieke aanwezigheid van het ingezamelde afval van het zeeschip aanwezig aan boord van het inzamelvaartuig/voertuig leidend is.



Procedure 2: Afgiftemelding via het S-formulier

8.5 Verantwoordelijkheden ten aanzien van melding en registratie

Deze paragraaf beschrijft de verantwoordelijkheden van het schip, de inzamelaars en de Administratieve Organisatie HAP.

8.5.1 Verantwoordelijkheden schip

De kapitein of agent doet de vooraanmelding. Deze informatie wordt door het schip of de agent bewaard in ieder geval tot het schip de volgende haven aandoet. De gegevens van de werkelijke afgifte (middels een afgifteformulier) worden aan boord van het schip bewaard tenminste tot de volgende haven en wordt desgevraagd ter beschikking gesteld aan de daartoe bevoegde instantie.

8.5.2 Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening

De inzamelaar doet een operationele melding aan het Meldpunt Haven bij de start en het einde van de inzameling. De inzamelaar meldt de door een schip werkelijke hoeveelheid afgegeven scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen aan Port of Amsterdam. De inzamelaar bewaart de gegevens tenminste vijf jaar.

8.5.3 Verantwoordelijkheden havenbeheerder

De havenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied zijn medeverantwoordelijk voor de aanwezigheid van (ICT)- systemen, die de meldingen en registratie faciliteren.

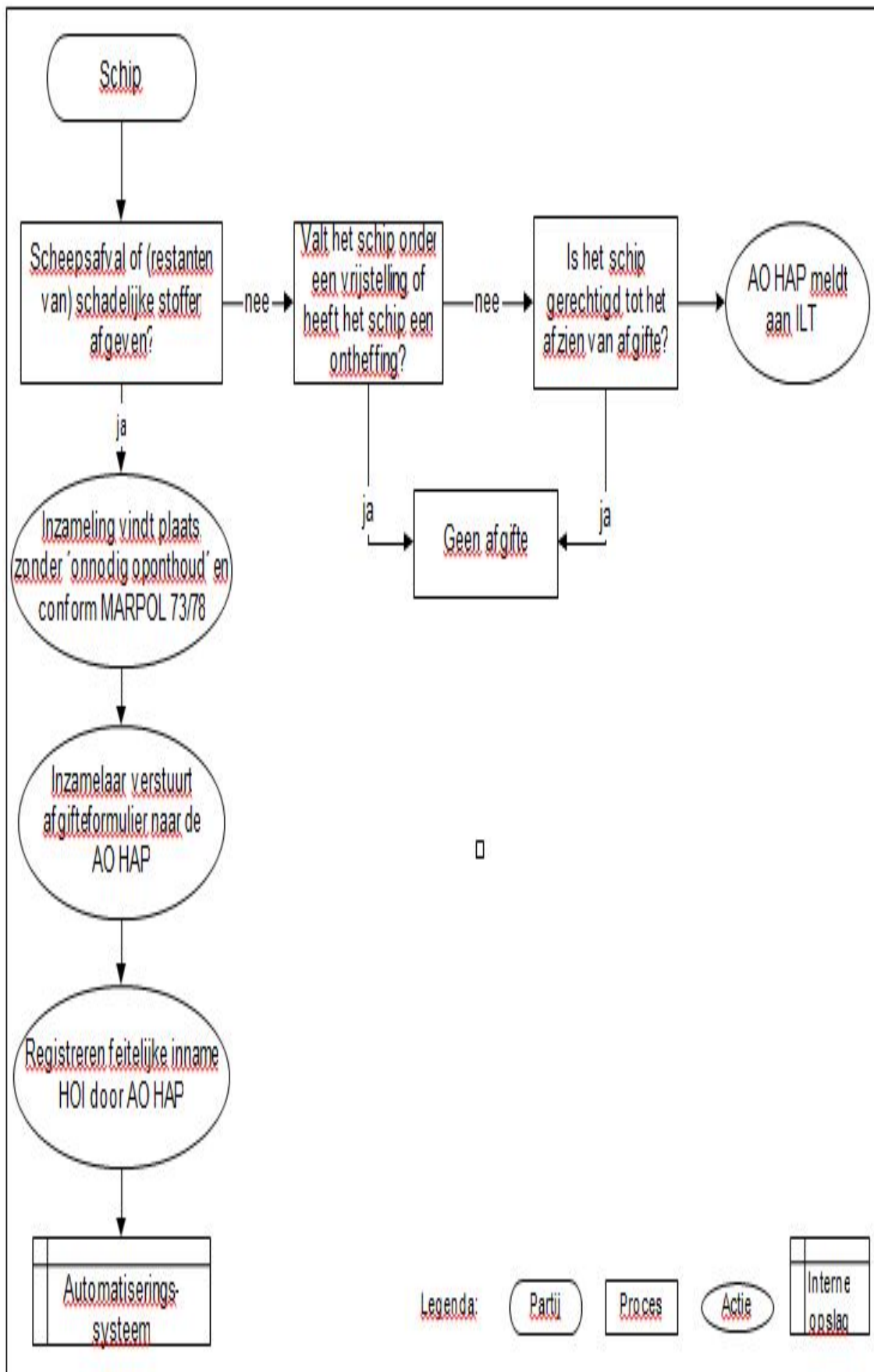
8.5.4 Verantwoordelijkheden Administratieve Organisatie HAP

De Administratieve Organisatie HAP ontvangt de vooraanmelding, de ingezamelde afvalstoffen en de financiële afwikkeling en voert hierop de nodige controles uit.

9. AFGIFTE EN INNAME

Ingevolge de Wvvs zijn schepen verplicht hun scheepsafval of (restanten van) schadelijke stoffen af te geven. Dit hoofdstuk gaat in op de procedures die doorlopen worden en op de verantwoordelijkheden van de partijen.

9.1 Procedure afgifte en inname



Procedure 3: Afgifte & inname

Indien een schip scheepsafval of (restanten van) schadelijke stoffen wil afgeven, neemt de kapitein, reder of agent tijdig contact op met een inzamelaar²⁴. De inzamelaar gaat inzamelen, geeft een operationele melding bij aanvang en beëindiging van de inname en vult het afgifteformulier in. Tevens meldt de inzamelaar de ingezamelde afvalstoffen aan Port of Amsterdam, die dit registreert en waar nodig controleert.

Onnodig oponthoud

Procedure 3 laat zien dat tijdens de inname van de inzamelaar wordt verlangd dat hij scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen inneemt zonder onnodig oponthoud en conform MARPOL 73/78.

Onnodig oponthoud kan ontstaan als de tijd die nodig is voor afgifte van afvalstoffen langer is dan de normale verblijfstijd van het betreffende schip in de betreffende haven. Er kan nooit sprake zijn van onnodig oponthoud als de vertraging is veroorzaakt door het schip, de kapitein, de eigenaar of zijn vertegenwoordigers, veiligheidsmaatregelen of normale havenprocedures. Om te voorkomen dat onnodig oponthoud optreedt, moeten het schip, de overheid en de haven goed samenwerken. Deze samenwerking is in onderstaande tabel weergegeven.

Schip	Overheid	Haven
De kapitein of zijn vertegenwoordiger moet tijdig (24 uur tevoren) melden. Deze melding moet in ieder geval omvatten: ETA en verwachte tijd van afgifte. Over dit laatste moet overeenstemming bestaan met de HOV.	Verzekeren dat de formaliteiten (douane, gezondheid en milieu) een vlot verloop niet belemmeren Kosten moeten geen belemmering vormen voor het gebruik van de HOV.	Moet in staat zijn scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen te ontvangen die doorgaans in die haven omgaan. De ontvangstcapaciteit moet tijdig worden geleverd. De regelingen die moeten worden getroffen om onnodig oponthoud te voorkomen, zoals melding vooraf, aansluitmogelijkheden (leidingen etc.) worden afgesproken tussen het schip en de inzamelaar.

De tijd die nodig is voor afgifte van afvalstoffen speelt geen formele rol bij onnodig oponthoud.

Hoofdstuk 12 beschrijft hoe klachten kunnen worden gemeld.

Vrijstelling, ontheffing en afzien van afgifte

Procedure 3 laat tevens zien dat een schip onder bepaalde omstandigheden niet aan haar verplichting om afval af te geven hoeft te voldoen. Dat is het geval als het schip onder een vrijstellingscategorie valt of een ontheffing van de Minister van Infrastructuur en Milieu heeft (zie hoofdstuk 4).

Een kapitein kan van afgifte afzien, of slechts een deel van het scheepsafval afgeven, voor zover bij of krachtens de Wvvs geregeld. Bovengenoemde is weergegeven in artikel 12 b van de Wvvs:

Artikel 12b

1. *De kapitein van een schip dat een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, geeft voor vertrek van het schip al het scheepsafval af bij een havenontvangstvoorziening.*
2. *In afwijking van het eerste lid kan de kapitein van afgifte afzien, indien mede uit de op grond van artikel 12a, eerste of tweede lid, gemelde gegevens blijkt dat:*
 - a. *in de volgende aanloophaven een voldoende havenontvangstvoorziening geschikt voor het in ontvangst nemen van al het scheepsafval beschikbaar zijn, en,*
 - b. *er aan boord van het schip voldoende afzonderlijke opslagcapaciteit beschikbaar is voor al het scheepsafval dat reeds aan boord is en nog tijdens de voorgenomen reis van het schip naar deze haven zal ontstaan.*

3. *Dit artikel is ook van toepassing op buitenlandse schepen.*

In **bijlage 7** zijn de vuistregels opgenomen, die door Inspectie Leefomgeving en Transport worden gehanteerd bij het toezicht op dit wetsartikel.

Ladingresiduen

In vergelijking met de afgifte van scheepsafvalstoffen kent de afgifte van ladingresiduen de volgende bijzondere voorschriften.

De kapitein draagt er zorg voor dat ladingresiduen in de haven worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening in overeenstemming met de voorschriften van de Wvvs.

²⁴Zie bijlage 4 voor inzamelaars in het Noordzeekanaalgebied.

De kapitein is verplicht om tanks waarin vloeistoffen zijn vervoerd die zijn ingedeeld in MARPOL-Annex II, categorie X, te wassen en het daarbij ontstane waswater af te geven aan de havenontvangstvoorziening. Een zelfde verplichting geldt voor stoffen ingedeeld in Annex-II, categorie Y of Z, indien de in de tank en de daarbij behorende pijpleidingen achterblijvende restanten de maximaal toegestane hoeveelheid overschrijden.

Conform het gestelde in het Besluit voorkoming verontreiniging door schepen art. 34a, kan ontheffing van deze verplichting tot afgifte van het met ladingrestanten gecontamineerde waswater gegeven worden, indien:

- de tank opnieuw geladen wordt met dezelfde vloeistof of met een vloeistof die hiermee verenigbaar is;
- de kapitein beschikt over een schriftelijke bevestiging, afkomstig van een volgende haven waarin is vastgelegd dat het schip in die haven de verplichte voorwas zal uitvoeren en het daarbij ontstane waswater zal afgeven aan een havenontvangstvoorziening; en
- de ladingrestanten in een tank worden verwijderd door ventilatie volgens de standaards, zoals bedoeld in Annex II, Appendix 7.

Het inzamelen, het transport en de overslag dienen plaats te vinden met inachtneming van de terzake geldende wettelijke voorschriften.

Gelet op het feit dat de overige activiteiten van het afgevend zeeschip mogelijk beperkingen kunnen opleveren voor het afgeven van de ladingresiduen aan een direct langszij gemeerd inzamelvaartuig dient de planning van de afgifte nauwkeurig afgestemd te worden tussen ontdoener en betrokken inzamelaar.

De meldingsprocedures voor ladingresiduen zijn gelijk aan de meldingsprocedures voor de scheepsafvalstoffen.

9.2 Verantwoordelijkheden ten aanzien van afgifte en inname

Deze paragraaf beschrijft de verantwoordelijkheden van het schip, inzamelaars, de haven-beheerder en de Administratieve Organisatie HAP.

9.2.1 Verantwoordelijkheden schip

De kapitein van een schip dat de haven aandoet geeft alvorens het schip weer uit de haven vertrekt het scheepsafval, ladingresiduen of (restanten van) schadelijke stoffen af bij de daarvoor in aanmerking komende havenontvangstvoorziening(en). De gezagvoerder laat zijn scheepsagent contact op nemen met een inzamelaar. De inzamelaar moet tijdig op de hoogte zijn van de hoeveelheden en soort van het afval om zo effectief en efficiënt mogelijk het afval in ontvangst te kunnen nemen. Een kapitein kan van afgifte afzien, of slechts een deel van het scheepsafval of (restanten van) schadelijke stoffen afgeven, voor zover bij of krachtens de Wvvs geregeld.

Standaard aansluitingen voor afgifte van oliehoudende restanten

Tevens is de kapitein verantwoordelijk voor de aanwezigheid aan boord van het schip van de voorgeschreven standaard aansluitingen voor de afgifte van oliehoudende restanten afkomstig uit de ruimten voor de machines. De standaard aansluitingen dienen te voldoen aan het internationale MARPOL-verdrag, geïmplementeerd via onze nationale regelgeving (Wvvs).

Afgifte van annex II

De kapitein is verplicht om tanks waarin vloeistoffen zijn vervoerd die zijn ingedeeld in MARPOL-Annex II, categorie X, te wassen en het daarbij ontstane waswater af te geven aan de havenontvangstvoorziening. Een zelfde verplichting geldt voor stoffen ingedeeld in Annex-II, categorie Y of Z, indien de in de tank en de daarbij behorende pijpleidingen achterblijvende restanten de maximaal toegestane hoeveelheid overschrijden.

9.2.2 Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening

De inzamelaar is verantwoordelijk voor een snelle en verantwoorde wijze van verwijdering van boord van het scheepsafval, ladingresiduen en/of (restanten van) schadelijke stoffen. De inzamelaar meldt het moment van starten en beëindigen van de inzameling aan het Meldpunt Haven (operationele melding). De inzamelaar is tevens verantwoordelijk voor het direct verwijderen van mobiele ontvangstvoorziening (bijvoorbeeld vuilcontainer) na vertrek van het schip. Tot slot meldt de inzamelaar de feitelijke inname van de afvalstoffen aan de Administratieve Organisatie HAP.

9.2.3 Verantwoordelijkheden havenbeheerder

De organisatie van de inname van scheepsafval, ladingresiduen en (restanten van) schadelijke stoffen in de haven is zodanig opgezet, dat het afgeven van afval aan daartoe bestemde havenontvangstvoorziening(en), de activiteiten van het schip niet onnodig ophoudt (artikel 6, lid 1 Wvvs).

De havenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied zijn verantwoordelijk voor de aanwezigheid van voldoende capaciteit aan havenontvangstvoorzieningen voor schepen die de haven normaliter aandoen. De havenbeheerders wijzen ter uitvoering van deze taak bedrijven aan middels een vergunning die zorgen voor de inname van scheepsafval, ladingresiduen en/of (restanten van) schadelijke stoffen.

9.2.4 Verantwoordelijkheden Administratieve Organisatie HAP

De Administratieve Organisatie HAP registreert de bezoekende HAP-schepen, de ingezamelde afvalstoffen en is verantwoordelijk voor de financiële afhandeling.

10. VERWERKING

Het laatste proces in de afvalstroom is de verwerking van het scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen. Dit hoofdstuk gaat in op de procedures die doorlopen worden en op de verantwoordelijkheden van de partijen.

10.1 Procedure verwerking scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen

In het Noordzeekanaalgebied heeft een aantal bedrijven de beschikking over voorbehandelingsinstallaties. Dit zijn veelal de bedrijven die beschikken over vaste installaties voor de ontvangst van afvalstoffen. Aan voorbehandelingsinstallaties zijn regels gesteld bij of krachtens de milieuwetgeving.

Afgegeven scheepsafval wordt beschouwd als in het vrije verkeer te zijn gebracht in de zin van artikel 79 van Verordening 2913/92/EEG tot vaststelling van het communautair douanewetboek. De verantwoordelijkheid voor toezicht op een gedegen overdracht van inzamelaar aan verwerker berust niet bij de havenbeheerder en valt buiten de toepassing van dit plan. Verwezen wordt naar desbetreffende vergunningen van de verwerkers en de betreffende artikelen in het Landelijk Afval Plan van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

10.1.1 Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening

De inzamelaar / havenontvangstvoorziening biedt de ingezamelde afvalstoffen aan bij een verwerker van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, die over de daartoe vereiste vergunningen beschikt. De inzamelaar dient tijdig een accountantsverklaring van inzameling en verwerking aan te leveren (verificatie). De inzamelaar ontvangt de kosten voor de verwerking pas definitief terug nadat deze verificatie is uitgevoerd (artikel 6a lid 5 Wvvs). Zie ook paragraaf 7.5.

Artikel 6a lid 5, Wvvs

De havenbeheerder betaalt de kosten met betrekking tot de verwerking van het scheepsafval niet eerder dan na ontvangst van een verklaring van verwerking. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot deze verificatie.

10.1.2 Verantwoordelijkheden verwerker

De verwerking van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, inclusief het scheiden en gescheiden houden, geschiedt in overeenstemming met de milieuregelgeving. De bevoegdheid tot vergunningen en toezicht ligt niet bij de havenbeheerder, maar bij onder meer de omgevingsdienst.

11. KLACHTEN EN TEKORTKOMINGEN

Klachten en tekortkomingen kunnen het gevolg zijn van ontoereikende havenontvangstvoorzieningen. Klachten kunnen van incidentele of structurele aard zijn. Dit hoofdstuk beschrijft de afhandeling van klachten en tekortkomingen.

11.1 Melden klachten en tekortkomingen

Klachten over en tekortkomingen van de havenontvangstvoorzieningen kunnen met een meldingsformulier (zie bijlage 6) worden gemeld aan de Administratieve Organisatie HAP. De Administratieve Organisatie HAP neemt namens de havenbeheerder de klacht in behandeling.

Naast het formulier in bijlage 6, kan ook het internationale format van de IMO worden gebruikt. Dit formulier kan worden gedownload op de website van Port of Amsterdam via:
<https://www.portofamsterdam.com/nl/scheepvaart/zeevaart/havenafvalplan-noordzeekanaalgebied>

Artikel 6b van de Wvvs geeft de mogelijkheid aan voor klachten over de havenontvangstvoorzieningen:

Artikel 6b - Wvvs

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld met betrekking tot de ontvangst en de behandeling van klachten over vermeende ontoereikendheid van havenontvangstvoorzieningen. Bij of krachtens deze maatregel kunnen taken aan de havenbeheerder en aan de inspecteur-generaal worden opgedragen.

De uitwerking hiervan is te vinden in het Besluit Havenontvangstvoorziening onder artikel 8.

§ 5. Melding tekortkomingen en klachtenprocedure

Artikel 8

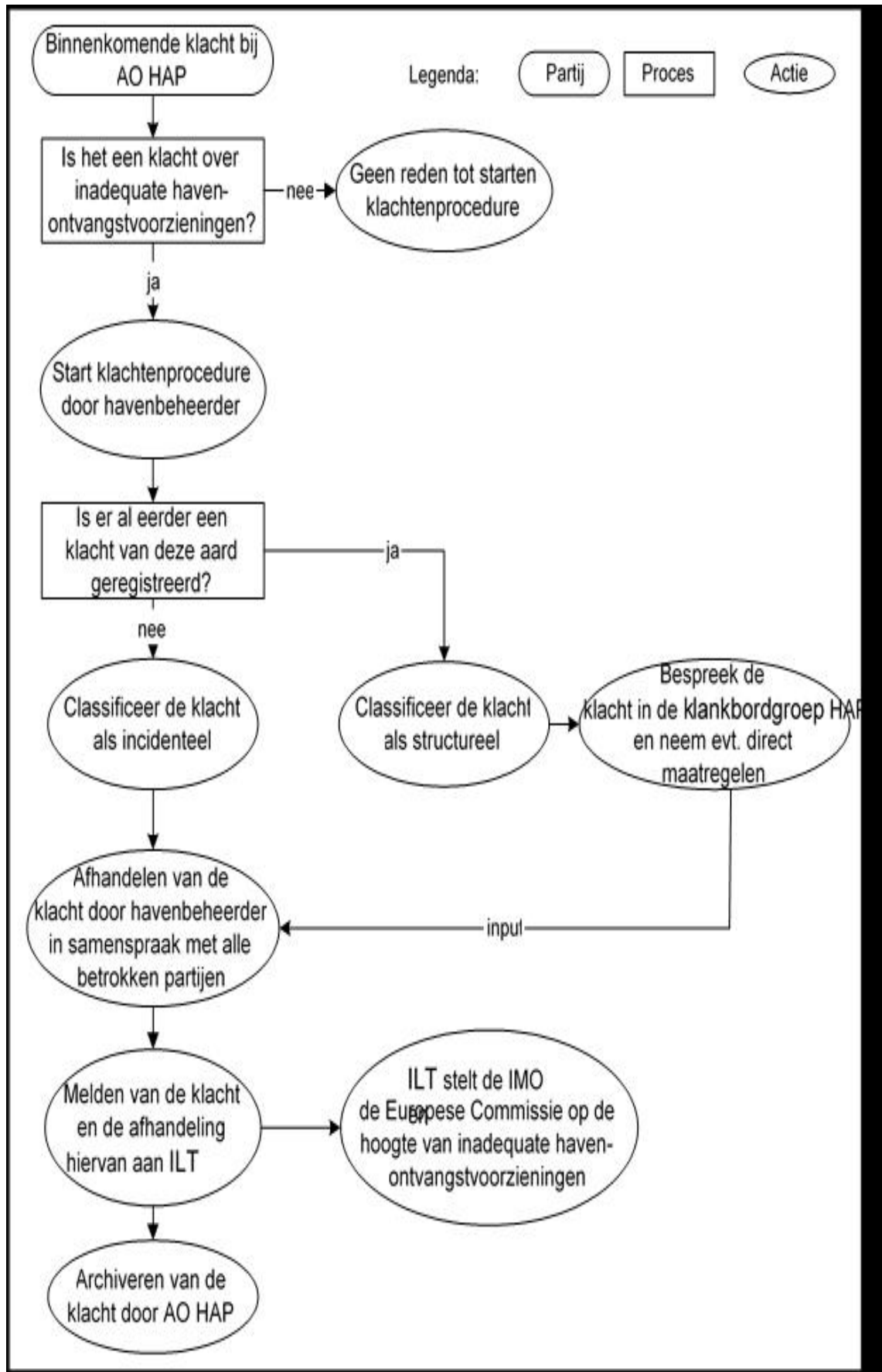
- 1. Indien naar het oordeel van de kapitein havenontvangstvoorzieningen ontoereikend zijn, kan hij of zijn vertegenwoordiger dit aan desbetreffende havenbeheerder melden.*
- 2. De havenbeheerder registreert de melding, voorziet deze van de datum van ontvangst en zendt een afschrift van de melding aan de inspecteur-generaal.*
- 3. De beheerder stelt de kapitein of zijn vertegenwoordiger schriftelijk en gemotiveerd in kennis van de bevindingen van het onderzoek naar de melding alsmede van de eventuele conclusies die hij daaraan verbindt.*
- 4. De beheerder doet de inspecteur-generaal een afschrift toekomen van het geschrift, bedoeld in het derde lid.*
- 5. Bij ministeriële regeling kan een formulier worden vastgesteld waarmee de melding, bedoeld in het eerste lid, wordt gedaan.*
- 6. Meldingen over de vermeende ontoereikendheid van in Nederland aanwezige havenontvangstvoorzieningen die vanwege het secretariaat van de Internationale Maritieme Organisatie aan Nederland worden doorgeleid worden in ontvangst genomen door de inspecteur-generaal. De inspecteur-generaal voorziet de melding van de datum van ontvangst en zendt een afschrift van de melding aan de havenbeheerder. De havenbeheerder zendt de inspecteur-generaal een schriftelijke en gemotiveerde reactie op deze melding. De inspecteur-generaal draagt zorg voor de verzending van een afschrift van deze reactie aan het secretariaat van de Internationale Maritieme Organisatie.*
- 7. De inspecteur-generaal is belast met het verzenden van de afschriften, bedoeld in artikel 12, eerste lid, onder f, van de richtlijn.*

11.2 Procedure afhandeling klachten en tekortkomingen

Op de klachtenprocedure uit dit hoofdstuk is het Nederlandse recht van toepassing. De procedure is schematisch weergegeven in procedure 4.

Afhandeling

De Administratieve Organisatie HAP onderzoekt namens de havenbeheerder de klacht en/of tekortkoming. In samenspraak met alle betrokken partijen wordt naar een aanvaardbare oplossing gezocht. Indien er meerdere vergelijkbare klachten binnenkomen, zoekt de havenbeheerder samen met de klankbordgroep HAP naar structurele oplossingen. Klachten die spoed vereisen (in verband met belemmering van de normale doorvaart van een schip) worden direct behandeld en achteraf in de klankbordgroep HAP besproken.



Procedure 4. Klachten en tekortkomingen

Afsluiting

De melding, het onderzoek en de afhandeling van alle klachten en tekortkomingen worden door de Administratieve Organisatie HAP verzameld en opgestuurd naar de Inspectie Leefomgeving en Transport. Deze biedt het pakket aan klachten en tekortkomingen aan, aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en de Europese Commissie. Dit volgt uit artikel 12f van de Richtlijn als onderdeel van het in artikel 17 genoemde rapport over de stand van uitvoering de Richtlijn. Artikel 12f luidt:

Artikel 12 - Richtlijn

Begeleidende maatregelen(door de lidstaat)

f) zorgen ervoor dat de Commissie een afschrift van klachten over ontoereikende havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in artikel 4, lid 3, ontvangt;

De inventarisatie van klachten en tekortkomingen heeft als doel een inzicht te krijgen in de ontoereikendheid van de havenontvangstvoorzieningen. Deze gegevens worden na drie jaar gebundeld in een evaluatierapport zoals aangegeven in artikel 17 van de Richtlijn:

Artikel 17 - Richtlijn

Evaluatie

- 1. De lidstaten dienen om de drie jaar bij de Commissie een rapport in over de stand van uitvoering van deze richtlijn.*
- 2. De Commissie legt op basis van de rapporten van de lidstaten, bedoeld in lid 1, aan het Europees Parlement en de Raad een evaluatieverslag voor over de werking van het bij deze richtlijn ingestelde systeem, indien nodig vergezeld van voorstellen betreffende de uitvoering van deze richtlijn.*

12. TOEZICHT EN HANDHAVING

Het toezicht op de naleving van de Wvvs is in artikel 14 van de Wvvs opgedragen aan de ambtenaren van Inspectie Leefomgeving en Transport / Scheepvaart (ILenT/Scheepvaart (hoofdtoezichthouder). De Inspecteurs van de Divisie Havenmeester van Amsterdam voeren op grond van artikel 14 van de Wvvs namens ILenT binnen het beheersgebied Noordzeekanaalgebied een aantal toezichttaken uit als medetoezichthouder.

Medetoezichthouders zijn formeel aangewezen als toezichthouder op grond van artikel 14, tweede lid van de Wvvs. Dit besluit, houdende de aanwijzing van personen belast met het toezicht op de naleving van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, gedateerd op 12 maart 2012, met Nr. IENM/BSK-2011/146872, wijst deze toezichthouders van de Divisie Havenmeester aan.

Een medetoezichthouder opereert op aanwijzing van de hoofdtoezichthouder conform de overeengekomen taakverdeling en de hem toekomende bevoegdheden. De daarvoor geldende voorwaarden zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst Wvvs ter uitvoering van het convenant inspecties aan boord van zeeschepen, dat er tevens in voorziet dat gewerkt wordt conform een onderhavig handavingsplan. Het toezicht richt zich op twee taakvelden:

Controle Documenten

Op grond van de Wvvs bevoegdheden heeft de inspecteur mogelijkheden om scheepsdocumenten in te zien alsmede deze te verifiëren met de actuele situatie aan boord.

Toezicht op afgifte van scheepsafval en ladingresiduen

Op basis van de in de Wvvs opgenomen verplichtingen, voortkomend uit Europese regelgeving op dit vlak, wordt gecontroleerd op de meld- en afgifteplicht. Hierbij wordt rekening gehouden met het handavingsrichtlijn scheepsafvalstoffen. Bijlage 7 geeft een overzicht van de gehanteerde vuistregels voor verplichte afgifte van scheepsafval.

Deze taak wordt door Partijen gezamenlijk opgepakt:

- De hoofdtoezichthouder doet deze inspectie tijdens een PSC-inspectie, vlaggenstaat-inspectie of separate inspectie.
- De medetoezichthouders kunnen deze inspectie doen tijdens een reeds geplande inspectie.
- Beide partijen kunnen inspecties uitvoeren indien de risicoanalyse hiertoe aanleiding geeft.

Naar aanleiding van de afspraken uit de Green Deal (zie bijlage 4) worden toezicht en handhaving op de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen gezamenlijk met de Inspectie Leefomgeving en Transport de komende jaren verder vorm gegeven.

Daarnaast zal de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam, vanuit de rol als uitvoerende beheerder (Administratieve Organisatie HAP) van de indirecte financiering controles kunnen uitvoeren

op de juistheid van de opgaven en de juistheid van de feitelijk afgegeven hoeveelheden en soorten scheepsafvalstoffen, ladingresiduen en schadelijke stoffen.

De ILenT ziet toe op de naleving van de milieuwetgeving voor de inzamelaars met mobiele inzamelfaciliteiten (vrachtwagens en barges).

De provincie/omgevingsdiensten zijn verantwoordelijk voor het toezicht op afvalverwerkingsinstallaties en stationaire inzamelfaciliteiten.

13. COMMUNICATIE EN KWALITEITSBORGING HAP

Artikel 3, onder f, van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen, bevat de verplichting om de procedures voor structureel overleg met havengebruikers, afvalbedrijven, terminalexploitanten en andere betrokken partijen te beschrijven in het Havenafvalplan.

13.1 Klankbordgroep Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied.

Ter uitvoering van de bepalingen in de Wvvs is er in het Noordzeekanaalgebied voor gekozen om een gezamenlijk Havenafvalplan op te stellen door de aangewezen havens in de Regeling Havenontvangstvoorzieningen. Om hier invulling aan te geven is er een Regionale HAP klankbordgroep ingesteld die zo vaak als nodig samenkomt. De volgende partijen nemen zitting in het overleg:

- Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam
- Gemeente Beverwijk
- Gemeente Zaanstad
- Gemeente Velsen
- Zeehaven IJmuiden N.V.
- TATA-steel IJmuiden B.V.

Deze groep heeft geen bevoegdheden. Zij is een overlegorgaan waarin de uitvoering en mutaties van het plan en mogelijke oplossingen voor knelpunten worden besproken en voorbereid. De rol van voorzitter van de klankbordgroep wordt vervuld door de adviseur HAP van de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam. Deze adviseur vertegenwoordigt de regionale havenbeheerders in externe overleggen en is de initiatiefnemer ten aanzien van vergaderingen en het actueel houden van het Havenafvalplan en de tarieven.

13.2 HAP – overleg met gebruikers

Eén keer per jaar vindt overleg plaats met de houders van havenontvangstvoorzieningen via bilaterale gesprekken of gesprekken met meerdere inzamelaars tegelijkertijd door de voorzitter van de klankbordgroep. Tevens vindt minimaal één keer per jaar een gesprek plaats met een vertegenwoordiging van scheepsagenten, als vertegenwoordigers van de exploitanten van de schepen. Deze overleggen betreffen vaak de tarieven en kleine verbeteringen in werkafspraken.

13.3 Evaluatie

Tenminste één maal per drie jaar vindt er een volledige evaluatie van het Havenafvalplan plaats om na te gaan of het plan nog aan de behoeften voldoet. Het plan dient te worden aangepast indien er relevante wijzigingen in de operationele situatie, tarieven of afgifrechten, of in de wetgeving optreden. Input hiervoor volgt ondermeer uit audits, rapportages, meldingen van klachten en tekortkomingen. Daarnaast is het HAP-overleg met de gebruikers een belangrijke bron van input. De voorzitter van klankbordgroep HAP is er voor verantwoordelijk dat de wijzigingen zoals voorgesteld centraal worden doorgevoerd. Eén keer per drie jaar, de looptijd van het plan, wordt het Havenafvalplan ter goedkeuring aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden.

13.4 Audits

Als onderdeel van de kwaliteitsborging kunnen interne audits worden uitgevoerd. In samenspraak met de klankbordgroep worden deze audits door een nader te specificeren persoon (functie) uitgevoerd. Gedurende deze audit, zal gelet worden op de interne en externe organisatie, procedures en communicatie in relatie tot dit Havenafvalplan. Gerapporteerd wordt, wat in de praktijk wel en wat niet goed loopt of verbeterd zou kunnen worden.

13.5 Publicaties

De voorzitter van de klankbordgroep draagt er zorg voor, dat op de website van Havenbedrijf Amsterdam de meest actuele informatie staat over het Havenafvalplan Noordzeekanaal. De website bevat in ieder geval de tekst van het plan, de actuele tarieven, de lijst met havenontvangstvoorzieningen en de klachtenformulieren.

14. VISHAP

Voor de visserij-activiteiten in de Nederlandse havens is door het SFAV²⁵ een apart Havenafvalplan (VISHAP) opgesteld voor alle Nederlandse havens, inclusief IJmuiden.

Het voorliggende havenafvalplan heeft derhalve géén betrekking op visserijschepen, die vallen onder de regeling van het SFAV. De afvalafgifte van deze visserijschepen is beschreven in een apart plan, het zogenaamde VISHAP. Dit VISHAP heeft zowel betrekking op de kleinere visserijschepen (zoals kotters), als op de grote visserijschepen (trawlers).

Voor visserijvaartuigen geldt, dat de afgifteplicht van toepassing is, maar de meldplicht niet (Wvvs artikel 12a lid 7). Voor deze vaartuigen is via het VISHAP voor een andere wijze van financiering gekozen (Wvvs artikel 6a lid 7, nader uitgewerkt op basis van artikel 9 van het Bhov).

Versie: november 2019

Dit Havenafvalplan omvat de zeehavens van de gemeenten:

Amsterdam
Zaanstad
Beverwijk
Velsen

²⁵Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij.

BIJLAGE 1: KAART NOORDZEEKANAALGEBIED



BIJLAGE 2: ALGEMENE VOORWAARDEN HAVENAFVALPLAN NZKG

De Administratieve Organisatie HAP, belegd bij de Divisie Havenmeester van het Port of Amsterdam, is verantwoordelijk voor de uitvoering van de operationele en financiële handelingen voortvloeiend uit het Havenafvalplan.

Onderstaande algemene voorwaarden geven een representatief voorbeeld. De officiële en geldige Algemene Voorwaarden zijn te downloaden via de website www.portofamsterdam.nl.

Algemene Voorwaarden i.h.k.v. overeenkomsten die voortvloeien uit het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied

Paragraaf 1: Algemeen

Artikel 1 Definities

1a Administratieve Organisatie Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied

De administratieve organisatie die is ingesteld door de Havenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied en die belast is met de uitvoering van de financiële administratieve werkzaamheden voortkomend uit het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied. Deze is ondergebracht bij de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam.

1b Afval

Scheepsafval, ladingresiduen en/of (restanten van) schadelijke stoffen zoals bedoeld in het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied.

1c Cliënt

De natuurlijke of rechtspersoon die met een schip gebruikt maakt van de diensten door of vanwege de Havenbeheerder in het kader van het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied, waaronder mede begrepen de kapitein, de reder, de eigenaar van het schip, degene aan wie het schip in gebruik is gegeven, de agent, alsmede degene die als vertegenwoordiger van voornoemde personen voorbereidende handelingen jegens de Havenbeheerder heeft verricht ter voorbereiding van voornoemd gebruik.

1d Diensten

De mogelijkheid van Cliënt van het gebruik van de voorzieningen voor het afgeven van afval aan de daartoe bestemde havenontvangstvoorzieningen in de haven, alsmede overige diensten die in het kader van de uitvoering van het Havenafvalplan worden verricht.

1e Haven

Een rede, pier of steiger en in het algemeen iedere plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden.

1f Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied

Plan voor het Noordzeekanaalgebied, bestaande uit de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad, voor ontvangst en verwerking van afval zoals bedoeld in artikel 6, derde lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

1g Havenbeheerder

De plaatselijke autoriteit, in wiens gebied de haven ligt en die bevoegd is – al dan niet in mandaat - de nodige publiekrechtelijke regels te stellen ter waarborging van een goed verloop van de dagelijkse gang van zaken en goede outillage in die haven, daaronder begrepen de uitvoering van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

1h Havenontvangstvoorziening

Vaste, drijvende of mobiele voorziening die geschikt is voor de ontvangst van scheepsafval, ladingresiduen en/of (restanten van) schadelijke stoffen.

1i Melding scheepsafval, ladingresiduen en (restanten van) schadelijke stoffen

De verplichte melding zoals bedoeld in artikel 12a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

1j Ontheffing

Ontheffing van de bijdrage in de kosten van het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van afval, zoals bedoeld in artikel 35a, eerste lid, van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

1k Scheepsafval

Afval, met inbegrip van residuen, niet zijnde ladingresiduen, en sanitair afval, dat ontstaat tijdens de bedrijfsvoering van een schip en valt onder de reikwijdte van de Bijlagen I, IV en V van het Marpol Verdrag, alsmede lading gebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft, met inbegrip van stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden.

1l Vrijstelling

Vrijstelling zoals bedoeld in artikel 4 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, voor zover het betreft een vrijstelling van de bijdrage in de kosten van het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van afval.

Artikel 2 Toepasselijkheid

2.1 Deze algemene voorwaarden zijn van toepassing op die overeenkomst(en) waarbij door of vanwege de Havenbeheerder diensten en/of rechten aan Cliënt worden verleend in het kader van de uitvoering van het Havenafvalplan.

2.2 Voor zover niet schriftelijk en uitdrukkelijk anders is overeengekomen doet Cliënt afstand van de toepasselijkheid van eventuele eigen algemene voorwaarden en wijst de Havenbeheerder de toepasselijkheid van algemene voorwaarden van Cliënt uitdrukkelijk van de hand.

2.3 Wijzigingen en/of afwijkingen van hetgeen in deze algemene voorwaarden wordt bepaald, binden de Havenbeheerder uitsluitend indien en voor zover de Havenbeheerder de wijzigingen respectievelijk afwijkingen schriftelijk en uitdrukkelijk heeft aanvaard.

Artikel 3 Totstandkoming

3.1 Een overeenkomst tussen de Havenbeheerder en Cliënt komt tot stand wanneer Cliënt overeenkomstig artikel 7 van deze algemene voorwaarden opgave van gegevens doet en/of door de feitelijke aanloop in de haven.

3.2 De verschillende in artikel 1 sub c van deze algemene voorwaarden als Cliënt aangemerkte personen worden als hoofdelijk debiteur aangemerkt met betrekking tot de nakoming van alle verplichtingen van Cliënt jegens de Havenbeheerder.

Artikel 4 Uitvoering van de diensten

4.1 De Havenbeheerder is, binnen de grenzen van het Havenafvalplan, gerechtigd de in deze algemene voorwaarden genoemde diensten naar eigen inzicht te verrichten, dan wel te faciliteren, een en ander met inachtneming van de eisen van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

4.2 Door of vanwege de Havenbeheerder worden faciliteiten beschikbaar gesteld. De Havenbeheerder spant zich naar beste kunnen in om de dienstverlening uit te voeren en/of te faciliteren volgens de in het Havenafvalplan neergelegde eisen.

4.3 Cliënt verstrekt de Havenbeheerder steeds tijdig alle voor een deugdelijke uitvoering van de dienstverlening en facturering noodzakelijke gegevens en daartoe alle medewerking verlenen.

Paragraaf 2: Financiële Bijdrage

Artikel 5 Verschuldigdheid van financiële bijdrage

5.1 Cliënt is bij iedere aanloop in de haven aan de Havenbeheerder een bijdrage in de kosten verschuldigd voor het, ter uitvoering van het Havenafvalplan, afgeven, in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van afval in de haven.

5.2 Cliënt is de financiële bijdrage verschuldigd ongeacht het feit of ook daadwerkelijk afval wordt afgegeven.

5.3 Tegenover de financiële bijdrage staat het niet overdraagbare recht van Cliënt om gedurende het verblijf van het schip in de haven afval af te geven bij de hiertoe aangewezen havenontvangstvoorzieningen.

5.4 Voor de verschuldigdheid van de financiële bijdrage worden de havens in de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad als één geheel beschouwd.

5.5 Geen of een gedeeltelijke financiële bijdrage is verschuldigd wanneer door Cliënt een vrijstelling en/of een ontheffing is verkregen.

Artikel 6 Tarieven & berekening financiële bijdrage

6.1 De door Cliënt verschuldigde financiële bijdrage wordt berekend aan de hand van de 'Tarieventabel Financiële Bijdrage' die op de site van Port of Amsterdam is gepubliceerd. De Havenbeheerder stelt deze bijdrage vast.

6.2 De bepaling van de hoogte van de tarieven geschiedt op basis van vast basisbedrag (bijdrage aan de infrastructuur) en een variabel bedrag dat is gebaseerd op een indeling naar inhoudsgrootte van de schepen. Voor het aangeven van de inhoudsgrootte wordt gebruik gemaakt van Gross Tonnage. De havenbeheerder hanteert voorts een maximaal tarief dat hij op vorenbedoelde site bekend maakt.

6.3 De hoogte van het vaste en variabele bedrag als bedoeld in artikel 6.2. is gebaseerd op de gemiddelde hoeveelheid afval die door schepen met een bepaald Gross Tonnage naar verwachting zal worden afgegeven. Hierbij wordt rekening gehouden met de hoeveelheid aanlopen en afgegeven afval in het voorgaande jaar.

6.4 De tarieven zoals opgenomen in de 'Tarieventabel Financiële Bijdrage' worden in beginsel jaarlijks aangepast, met dien verstande dat een tussentijdse aanpassing van de tarieven kan plaatsvinden, indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven. Bij tussentijdse aanpassingen geeft de Havenbeheerder de reden van de aanpassing in het besluit aan.

6.5 Milieuvriendelijke schepen kunnen een korting krijgen op het te betalen tarief. De havenbeheerder maakt op de vorenbedoelde site bekend welke schepen voor welke korting in aanmerking komen. Om in aanmerking te komen voor een korting dient de aanvrager het formulier 'environmental declaration' in te vullen dat door de havenbeheerder op de site is geplaatst.

6.6 De tarieven dekken minimaal 30% en maximaal 100% van de totale kosten om al het scheepsafval te kunnen inzamelen en verwerken. Jaarlijks vindt door de Minister van Infrastructuur en Milieu een evaluatie plaats, waarna dit percentage per ministeriële regeling kan worden aangepast.

Artikel 7 Opgave van gegevens

7.1 Voor de vaststelling van de verschuldigde financiële bijdrage dient Cliënt opgave te doen van de voor de vaststelling van het bedrag en de facturering van belang zijnde gegevens, conform de melding in artikel 12a van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

7.2 Indien Cliënt nalaat de opgave te doen, dan kan het tarief worden berekend volgens het tarief dat tot het hoogste te betalen bedrag leidt.

7.3 Indien Cliënt vaststelt, dat er ten gevolge van een onjuiste opgave te weinig of te veel is betaald, dan deelt hij dit de Havenbeheerder onverwijld, doch uiterlijk binnen 1 maand na de factuurdatum, schriftelijk mede. Cliënt stuurt daarbij alle stukken mee waaruit de onjuistheid van de eerste opgave blijkt.

7.4 Indien de Havenbeheerder vaststelt dat Cliënt te weinig of te veel heeft betaald, zal naar keuze van de Havenbeheerder een correctie plaatsvinden via een factuur respectievelijk creditnota of via de eerstvolgende factuur. De correctie vindt plaats binnen 1 maand na de vaststelling.

7.5 Indien Cliënt een onjuiste opgave doet om voor een korting als bedoeld in artikel 6.5 in aanmerking te komen, heeft Havenbeheerder het recht het gekorte deel van het tarief alsnog in rekening te brengen met daarbovenop een boete ter hoogte van 15% van het uiteindelijk verschuldigde tarief.

Artikel 8 Facturering en betaling

8.1 De financiële afhandeling wordt uitgevoerd door de Administratieve Organisatie Havenafvalplan.

8.2 Facturering vindt plaats binnen 4 werkdagen na ontvangst van de opgave zoals bedoeld in artikel 7 lid 1 van deze algemene voorwaarden.

8.3 Cliënt voldoet de financiële bijdrage binnen 14 werkdagen na factuurdatum.

8.4 Geschillen tussen de Havenbeheerder en Cliënt geven Cliënt niet het recht de betaling op te schorten.

Artikel 9 Kosten en rente

9.1 Indien Cliënt niet tijdig de financiële bijdrage betaalt, is hij van rechtswege in verzuim en heeft de Havenbeheerder het recht om over het gehele verschuldigde bedrag de rente ex artikel 6:119a BW van de vervaldag af in rekening te brengen.

9.2 Alle buitengerechtigde kosten door de Havenbeheerder gemaakt met betrekking tot de invordering van het door Cliënt verschuldigde en niet tijdig betaalde, zijn voor rekening van Cliënt. Voornoemde kosten worden vastgesteld op 15% van het in te vorderen bedrag, tenzij de Havenbeheerder aantoont dat de door haar gemaakte kosten hoger zijn.

Artikel 10 Toepasselijk recht

Deze algemene voorwaarden zijn onderworpen aan, en worden geïnterpreteerd en toegepast volgens het Nederlands recht. Geschillen die voortvloeien uit, of verband houden met deze algemene voorwaarden zullen aan de bevoegde Nederlandse rechter worden voorgelegd.

Artikel 11 Ongeldigheid van een of meer bepalingen

De ongeldigheid van enige bepaling van de overeenkomst of van deze algemene voorwaarden heeft geen gevolgen voor de overige bepalingen van de overeenkomst en deze algemene voorwaarden.

BIJLAGE 3: LIJST MET VERGUNDE HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN

De meest actuele lijst is te raadplegen op de website van Port of Amsterdam via:

<https://www.portofamsterdam.com/nl/aangewezen-afvalvoorzieningen-het-noordzeekanaalgebied>

BIJLAGE 4: GREEN DEAL SCHEEPSAFVALKETEN

GREEN DEAL SCHEEPSAFVALKETEN

Definitief (3-9-2014)

Partijen:

Rijksoverheid

De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp,
De Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw M.H. Schultz van Haegen, de Staatssecretaris van
Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld (hierna te noemen: lenM),
De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport, mevrouw J. Thunnissen. (hierna te noemen: ILT),

Ieder handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, samen hierna te noemen: Rijksoverheid;

Havenbedrijven

Het Havenbedrijf Rotterdam N.V., ten deze vertegenwoordigd door de statutaire bestuurder, de heer
R. Paul,
De Havenmeester van Rotterdam, de heer R.J. de Vries,
Het Havenbedrijf Amsterdam N.V., ten deze vertegenwoordigd door de statutaire bestuurder, mevrouw
D. Meijer,
De Havenmeester van Amsterdam, mevrouw A.M.C. van Oosten,
Groningen Seaports, vertegenwoordigd door haar directeur de heer H.D. Post,
Port of Den Helder, vertegenwoordigd door haar directeur de heer P.H. Kolff,
Zeeland Seaports, vertegenwoordigd door haar directeur de heer J.P.D.M. Lagasse,

Samen hierna te noemen: Havenbedrijven;

Overige organisaties

Vereniging van Ondernemingen in de Milieudienstverlening ten behoeve van de Scheepvaart,
vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer D. van Mullem. (hierna te noemen VOMS),
Bek & Verburg B.V., vertegenwoordigd door haar financieel manager de heer B.K.J. Baas,
Martens Havenontvangstinstallatie B.V., vertegenwoordigd door haar directeur de heer J.S.G. Hoondert,
Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, vertegenwoordigd door haar voorzitter mevrouw
T. Netelenbos. (hierna te noemen KVNR),
Nederlandse Vereniging van Scheepsleveranciers, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer D.J.
Cupido (hierna te noemen NVVS),
Stichting De Noordzee, vertegenwoordigd door haar directeur de heer E. Leemans; (hierna te noemen
SDN);

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen;

Algemene overwegingen:

1. Om onze welvaart ook voor toekomstige generaties te behouden is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en tegelijkertijd de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen.
2. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn essentieel om deze omslag naar groene groei mogelijk te maken. Bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties nemen volop concrete initiatieven voor vergroening van economie en samenleving. Met de Green Deal Aanpak wil het kabinet deze dynamiek in de samenleving op groene groei optimaal benutten.
3. Green Deals bieden bedrijven, burgers en organisaties een laagdrempelige mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Initiatieven uit de samenleving staan daarbij aan de basis. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt op rijksniveau, wil het kabinet zich inzetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen. In een Green Deal leggen partijen hierover concrete afspraken schriftelijk vast.
4. De resultaten van een Green Deal kunnen gebruikt worden bij andere, vergelijkbare projecten, waardoor er navolging kan plaatsvinden en de reikwijdte van een Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

Specifieke overwegingen Green Deal Scheepsafvalketen:

- Deze green deal levert een bijdrage aan de Nederlandse opgave vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)²⁶, levert een bijdrage aan de uitwerking van het Ketenakkoord Kunststofkringloop (afgesloten op 12-11-2013) en komt daarmee tegemoet aan het streven van het kabinet en partijen in de samenleving om onze economie via een groene groei strategie te transformeren naar een circulaire economie.
- De reikwijdte van deze green deal is nationaal, maar gezien het mondiale karakter van de zeevaart is het wenselijk dat de afspraken uit deze green deal internationaal worden uitgedragen en zoveel mogelijk internationaal als best practice worden nagevolgd.

Kaderrichtlijn Mariene Strategie

- Nederland heeft vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) een opgave om zwerfvuil op zee te verminderen²⁷.
- Alle bronnen, waaronder de zeevaart, kunnen aan deze opgave bijdragen.
- Parallel aan deze green deal worden de green deal visserij afvalketen en de green deal schone stranden voorbereid.
- De zeevaart is goed op weg, blijkend uit de verdubbeling van de afgifte van scheepsafval in de Nederlandse zeehavens in de afgelopen jaren.
- Wet- en regelgeving voortvloeiend uit het MARPOL-Verdrag²⁸ van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en Richtlijn 2000/59/EC betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen hebben hier in belangrijke mate aan bijgedragen.
- Een verdere optimalisatie van en afstemming tussen het afvalmanagement in havens en op schepen is nodig om de afvalkringloop verder te sluiten. Dit heeft baten voor milieu en economie: groene groei.
- Het is wenselijk dat afvalpreventie bij de bevoorrading meer toegepast wordt. Dit zou kunnen door, daar waar mogelijk en kosteneffectief, verpakkingsafval mee terug te geven aan de scheepsleverancier, overmatig verpakken te voorkomen en duurzame verpakkingsmaterialen toe te passen (gericht op hergebruik, recycling of biologisch afbreekbaarheid). Daarnaast is het wenselijk dat ook na de bevoorrading afval afgegeven kan worden aan een havenontvangstvoorziening. Hierbij kan het lopende project 'Het Schip Centraal' van het Havenbedrijf Rotterdam als voorbeeld dienen.
- Het is wenselijk dat de handhaving op afgifteplicht en lozingsvoorwaarden door ILT-inspecteurs en door aangewezen medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam en het Port of Amsterdam meer risicogebaseerd plaats vindt.
- Het is wenselijk dat Richtlijn 2000/59/EC (Havenontvangstvoorzieningen) meer uniform wordt geïmplementeerd in lidstaten en zeehavens. Vanuit dat oogpunt wordt op bilateraal niveau tussen Nederlandse en Vlaamse zeehavens en overheden momenteel samengewerkt en is inmiddels overeenstemming bereikt over een gemeenschappelijke financieringssysteem.

Ketenakkoord Kunststofkringloop

- Drijvend zwerfvuil op zee bestaat voor ongeveer driekwart uit plastic.
- Meerdere partijen betrokken bij deze green deal hebben het ketenakkoord kunststofkringloop ondertekend.
- Deze partijen geven hiermee aan meer gescheiden plastic scheepsafval te willen inzamelen en daarmee dit afval geschikter te maken voor recycling of verwerking tot brandstof.
- Recycling en verwerking tot brandstof ontwikkelen zich tot duurzame en kostenefficiënte verwerkingsmethoden die waarde toevoegen aan kunststofmaterialen en -producten na afdanking.
- Het optimaal benutten van deze verwerkingsmethoden voor plastic scheepsafval, met inachtneming van de Verordening Dierlijke Bijproducten (nr. 1069/2009), vergt samenwerking van alle maritieme ketenpartijen.
- Het is wenselijk dat schepen die koploper zijn op het gebied van afvalmanagement aan boord hierin gefaciliteerd en beloond worden. De beloning kan de vorm krijgen van een korting op de havenafvalbijdrage voor schepen die structureel gescheiden afgeven of het niet in rekening

26) Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (Kaderrichtlijn mariene strategie).

27) Ministerie IenM (2012). <http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2012/10/23/mariene-strategie-voor-het-nederlandse-deel-van-de-noordzee-2012-2020-deel-i.html>

28) Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)

- brengen van de inzamel- en verwerkingskosten van gescheiden afgegeven kunststof. Hiermee wordt de hogere waarde van het gescheiden aangeleverde afval tot uitdrukking gebracht.
- Ook kunnen de klanten van schepen (ladingeigenaren) een krachtige incentive geven door lading te gunnen aan schepen die koploper zijn op het gebied van afvalmanagement. Duurzame schepen krijgen op die manier meer lading. Dit kan gefaciliteerd worden door de prestaties op het gebied van afvalmanagement, bijvoorbeeld met de Clean Shipping Index (CSI), inzichtelijk te maken. Afval(management) is reeds één van de criteria binnen de CSI, maar zou specifiekere uitgewerkt moeten worden langs de lijnen van ISO-norm 21070²⁹ en de onderhavige green deal.

Komen het volgende overeen:

1. Ambitie

- Partijen hebben de ambitie om de maritieme afvalkringloop te sluiten door afvalpreventie en het zoveel mogelijk afgeven van het scheepsafval in de havens.
- Partijen hebben daarnaast de ambitie om de plastic kringloop aan land verder te sluiten door plastic afval zoveel mogelijk gescheiden in te zamelen en zodoende geschikt te maken voor recycling.

2. Doel

- In 2017 levert 50% van de afgevendende schepen plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 levert 75% van de afgevendende schepen van KVNLR-leden plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 wordt gescheiden aangeleverd plastic ook gescheiden ingezameld door de VOMS-leden, wordt 100% van het door de VOMS-leden ingezamelde schone plastic afval gerecycled of tot brandstof verwerkt en wordt zoveel mogelijk het gemengd aangeleverd afval nagesorteerd en gerecycled.

3. Inzet en acties

Artikel 3.1 Preventie

- 3.1.1 Havenbedrijven geven, met medewerking van VOMS en NVVS, de planning en het proces in de havens zo vorm dat in 2016 scheepsafval na de bevoorrading kan worden afgegeven aan een havenontvangstvoorziening.
- 3.1.2 De KVNLR en de NVVS inventariseren in 2014/2015 de mogelijkheden van afvalpreventie bij de bevoorrading, waaronder vermindering van het gebruik van verpakkingsmaterialen en het gebruik van meer duurzame verpakkingsmaterialen. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zullen door Partijen eventuele vervolgstappen geformuleerd worden.
- 3.1.3 De KVNLR bevordert dat de bij de KVNLR aangesloten reders actief beleid voeren ter voorkoming van illegale lozingen, conform bijlage V van het MARPOL-verdrag³⁰. De KVNLR zal daarnaast in 2015/6 een handreiking opstellen over de toepassing van ISO-norm 21070 en deze verspreiden onder haar leden.

Artikel 3.2 Handhaving

- 3.2.1 Om de naleving van Richtlijn 2000/59/EC te bevorderen vragen de havenbedrijven vanaf 2015 standaard bij de vertrek melding aan de kapitein van het schip of afval is afgegeven.
- 3.2.2 De ILT en de aangewezen medewerkers van de Divisie Havenmeester van Rotterdam en van Amsterdam gaan per 2015/2016 de effectiviteit van het risicogebaseerde toezicht op de naleving van de afgifteplicht en de lozingsvoorwaarden verder verbeteren. ILT, de Havenmeester van Amsterdam en de Havenmeester van Rotterdam zullen hiertoe in 2015 onderzoeken op welke wijze de selectie van te inspecteren schepen op basis van vernieuwde en aangescherpte risicocriteria nog efficiënter en effectiever kan worden ingericht. Hierbij zullen methoden en criteria die additioneel zijn ten opzichte van Richtlijn 2000/59/EC worden onderzocht, zoals bijvoorbeeld voorgaande inspectieresultaten en benutting van gegevens over de daadwerkelijke afgifte.

Artikel 3.3 Plastic afvalscheiding

- 3.3.1 Havenbedrijven (met uitzondering van Den Helder) introduceren uiterlijk in 2016 een financiële incentive voor schepen die plastic gescheiden afgeven. Havenbedrijven en IenM agenderen deze maatregel bij de Vlaamse havens en overheid met het oog op mogelijke gezamenlijke invoering.
- 3.3.2 SDN voert in samenwerking met de KVNLR en IenM in 2015 een verkenning uit naar de mogelijkheden om afvalmanagement aan boord, zoals voorgestaan in deze green deal, internationaal te integreren in reeds bestaande milieuprestatie-indexen. Hierbij wordt (in eerste instantie) gedacht aan de Clean Shipping Index (CSI) (<http://www.cleanshippingindex.com/>).
- 3.3.3 VOMS geeft in 2015 aan welke vereisten van belang zijn om de waarde van het aangeleverde plastic voor recycling en verwerking tot brandstof te optimaliseren.

29)ISO-norm 21 070 Management and handling of shipboard garbage

30)Bijlage V (voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen) van het MARPOL-Verdrag

- 3.3.4 Havenbedrijven stellen per 2016 kwaliteitseisen aan havenontvangstvoorzieningen ten aanzien van plastic scheiding en recycling. Plastic moet gescheiden ingezameld kunnen worden, het ingezamelde schone plastic moet voor 100% gerecycled worden en het plastic uit gemengd aangeleverd afval moet worden nagesorteerd. Havenbedrijven en lenM agenderen deze maatregel bij de Vlaamse havens en overheid met het oog op mogelijke gezamenlijke invoering.
- 3.3.5 Het Havenbedrijf Rotterdam voert in 2015 een onderzoek uit om te komen tot een efficiënte wijze van afgeven van afval aan de wal, waarbij in elk geval de uitruil van volle afvalcontainers voor lege afvalcontainers tijdens een havenbezoek van een schip aan de orde zal komen. Hierbij zal ook gekeken worden naar de operationele belemmeringen die zich mogelijk aan boord kunnen voordoen. Dit onderzoek is gereed in 2015. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zullen door Partijen eventuele vervolgstappen geformuleerd worden.
- 3.3.6 ILT, de Havenmeester van Rotterdam en de Havenmeester van Amsterdam zorgen ervoor dat tijdens reguliere inspecties aan boord, daar waar nodig, aandacht wordt besteed aan bewustwording van de bemanning ten aanzien van afvalmanagement.
- 3.3.7 lenM brengt de mogelijkheid van fiscale stimulering (VAMIL/MIA) van pyrolyse- en recyclinginstallaties actief onder de aandacht bij investeerders.
- 3.3.8 lenM monitort vanaf 2016 de landelijke afgifte van gescheiden kunststof scheepsafval en de mate waarin dit gerecycled wordt op basis van opgaven van de havenbedrijven. lenM past hiertoe de in de artikelen 5 en 6 van de Regeling Havenontvangstvoorzieningen opgenomen meldplichten van de houder van de havenontvangstvoorziening en de havenbeheerder aan, evenals de handleiding HOV-rapportage en het rapportageformulier, op zodanige wijze dat zij over de gegevens beschikt om deze monitoring uit te voeren.
- 3.3.9 lenM zet zich in om gescheiden afvalinzameling in zeehavens op de agenda's van de OsloParijs Commissie (OSPAR), Europese Unie (EU) en IMO te zetten. Zo brengt lenM dit gericht in bij de implementatie van het Regionale Actieplan Marien Zwerfvuil van OSPAR. Ook zal de aankomende herziening van Richtlijn 2000/59/EC hiervoor benut worden. Hierbij zal lenM indien mogelijk het Nederlands Voorzitterschap van de EU in het eerste halfjaar van 2016 benutten. Tenslotte is Nederland voornemens om, conform de procedures in IMO, een document in te dienen over de gevolgte aanpak.
- 3.3.10 SDN zal de best practices voor afvalmanagement aan boord en in de haven, zoals in de Green Deal beschreven, delen met haar collega NGO's in Europa en met de internationale partners binnen de Clean Shipping Coalition (observer bij de IMO). SDN zal zich inspannen om ervaringen en resultaten te presenteren tijdens een vergadering van het Marine Environment Protection Committee (MEPC) van IMO.

Artikel 3.4 Harmonisering scheepsafval procedures in havens

- 3.4.1 Havenbedrijven, voeren uiterlijk per 1 januari 2016 een gemeenschappelijk financieringssysteem in voor de havenontvangstvoorzieningen. Uitgezonderd hiervan zijn: Port of Den Helder en Groningen Seaports. Groningen Seaports zal in 2015 onderzoeken en besluiten of zij alsnog aan kan sluiten bij deze financieringssysteem.
- 3.4.2 lenM zet zich in OSPAR verband actief in voor uitbreiding van het aantal deelnemende havens aan een gemeenschappelijke financieringssysteem. lenM organiseert hiertoe zo mogelijk met de Vlaamse overheid, in 2015 een workshop met OSPAR-verdragspartijen en havenbedrijven.
- 3.4.3 lenM spant zich, in EU-, OSPAR- en bilateraal verband, in voor verdergaande harmonisatie van de implementatie van de financierings- en handhabingsbepalingen in Richtlijn 2000/59/EC (Havenontvangstvoorzieningen). lenM zal hiervoor, indien mogelijk, het Nederlands Voorzitterschap van de EU in het eerste halfjaar van 2016 benutten.

4. Slotbepalingen

Artikel 4.1 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technisch normen en voorschriften.

Artikel 4.2 Wijzigingen

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

Artikel 4.3 Werkgroep

Een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Partijen, wordt belast met de uitvoering van deze Green Deal.

Artikel 4.4 Evaluatie

1. Partijen zullen de uitvoering en werking van deze Green Deal jaarlijks evalueren. De eerste evaluatie vindt medio 2015 plaats.
2. De evaluatie zal worden verricht door de werkgroep en een verslag daarvan zal worden opgemaakt door lenM.

Artikel 4.5 Toetreding van nieuwe partijen

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot deze Green Deal.
2. Een nieuwe partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan het ministerie van IenM. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Green Deal en gelden voor die Partij de voor haar uit de Green Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan de Green Deal gehecht.

Artikel 4.6 Citeertitel

De Green Deal kan worden aangehaald als Green Deal Scheepsafvalketen.

Artikel 4.7 Opzegging

Elke Partij kan deze Green Deal (te allen tijde) met inachtneming van een opzegtermijn van 1 maand schriftelijk opzeggen.

Artikel 4.8 Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van de Green Deal niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 4.9 Inwerkingtreding

1. Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en loopt tot en met 2020.
2. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Green Deal genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand.

Artikel 4.10 Openbaarmaking

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, onder andere in de Staatscourant, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

Aldus overeengekomen en ondertekend te Den Haag op 10 september 2014.

BIJLAGE 5:S-formulier

Het actuele S-formulier is te vinden op de website van de Inspectie voor Leefomgeving & Transport:

<https://www.ilent.nl/onderwerpen/inzamelen-afval/vraag-en-antwoord/wat-is-s-formulier>

BIJLAGE 6: KLACHTENFORMULIER

Aan de havenbeheerder van: (naam van de haven)

1. Gegevens betreffende het schip

Naam van het schip:

Eigenaar of exploitant van het schip:

Kenletters of -cijfers:

IMO nummer:

Bruto-inhoud in registertonnen:

Haven van registratie:

Scheepstype:

olietanker

chemicaliëntanker

Ferry

cruiseschip

vrachtschip

bulkcarrier

ander type (specificeren)

2. Gegevens betreffende de haven

Land:

Haven of havengebied:

Kade, pier, ligplaats of ankerplaats:

Exploitant van de havenontvangstvoorziening (indien bekend):

Datum van aankomst:

Datum van het voorval:

Datum van vertrek:

3. Aard en geschatte hoeveelheid aangeboden scheepsafval

3.1 Olie (Marpol Annex I)

Type oliehoudend scheepsafval:

Bilgewater

m3

Sludge afkomstig van de brandstofzuiveringsinstallatie

m3

Schilfers en slops afkomstig van gereinigde tanks

m3

Vervuild ballastwater

m3

Tankwaswater

m3

Ander scheepsafval (specificeren)

m3

Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?

Ja/Nee

Kosten:

3.2 In bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Marpol Annex II)

Type mengsel van water en residu van schadelijke vloeistof dat afkomstig is van tankwassingen en dat aan een havenontvangstvoorziening is aangeboden

Categorie X stof

m3

Categorie Y stof

m3

Categorie Z stof

m3

Andere stof (specificeren)

m3

De stof wordt aangemerkt als:

stollend of stof met een hoge viscositeit (aankruisen)

Gangbare benaming van de vervoerde schadelijke vloeistof:

Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?

Ja/Nee

Kosten:

3.3 Vuilnis (Marpol Annex V)

Type vuilnis

Plastic

m3

Stuwhout en verpakkingsmateriaal dat blijft drijven

m3

Vermalen resten van papier, lompen, glas, metalen, flessen, aardewerk, etc.

m3

Papier, lompen, glas, metalen, lompen, flessen, aardewerk, etc.

m3

Voedselresten

m3

Asresten uit de verbrandingsinstallatie
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?
Kosten:

m3
Ja/Nee

3.4 Overige afvalstoffen

4. Werden aangeboden scheepsafval of restanten van schadelijke stoffen door de exploitant van de havenontvangstvoorziening geweigerd?

5. Ontoereikendheid van de havenontvangstvoorziening

5.1 *Opmerkingen over de ontoereikendheid*

5.2 *Locatie van de havenontvangstvoorziening (dichtbij het schip, moeilijk te bereiken locatie, noodzaak tot verhaalbeweging of andere manoeuvre)*

5.3 *Indien u problemen ondervond, met wie hebt u dit probleem besproken, of bij wie heeft u dit eerder gemeld?*

5.4 Heeft u voorafgaand aan de aankomst in de haven uw afgiftebehoefte in overeenstemming met de geldende regelgeving gemeld? Ja/Nee

5.5 Heeft u bij aankomst een bevestiging ontvangen over de beschikbaarheid van de verlangde havenontvangstvoorziening? Ja/Nee

6. Aanvullende opmerkingen

7. Handtekening van de kapitein of diens vertegenwoordiger / Datum

BIJLAGE 7: VUISTREGELS AFGIFTEPLICHT

In het Noordzeekanaalgebied geldt een afgifteplicht, tenzij het zeeschip over voldoende opslagcapaciteit beschikt voor de volgende haven. In het Noordzeekanaalgebied worden hiervoor de volgende vuistregels gehanteerd:

Volgende aanloophaven	Annex I 1	Annex IV	Annex V 2
Volgende aanloophaven is een EU 3 -haven	De kapitein hoeft sludge en/of bilgewater niet af te geven als voor dit type afval nog minstens 25% van de tankcapaciteit beschikbaar is.	De kapitein hoeft Annex IV afval niet af te geven als voor dit type afval nog minstens 25% van de tankcapaciteit beschikbaar is.	De kapitein hoeft Annex V afval niet af te geven als voor dit type afval nog minstens 75% van de daarvoor bestemde opslagcapaciteit beschikbaar is.
Volgende aanloophaven is geen EU-haven en/of onbekend	De kapitein hoeft sludge en/of bilgewater niet af te geven als voor dit type afval nog minstens 75% van de tankcapaciteit beschikbaar is.	De kapitein hoeft Annex IV afval niet af te geven als voor dit type afval nog minstens 25% van de tankcapaciteit beschikbaar is.	Voor dit type afval moet 100% van de daarvoor bestemde opslagcapaciteit ⁴ aanwezig zijn.

1 Annex I: De capaciteiten van de sludge- en de bilgetank moeten apart worden beoordeeld. De tankcapaciteiten staan vermeld in de bijlage bij het IOPP-certificaat.

2 Annex V: Zie: Annex V van Marpol (resolutie MEPC.201(62)), of de Richtlijnen uit 2012 voor de implementatie van Annex V van Marpol (resolutie MEPC.219(63)).

3 EU: Met inbegrip van IJsland, Noorwegen, Rusland en de EU-landen.

4 100% moet worden beoordeeld tijdens de inspectie. Verplichte afgifte moet evenredig zijn.

Tabel 11: Vuistregel voor afzien van afgifte van scheepsafvalstoffen

BIJLAGE 8: LEIDRAAD ACCOUNTANTSVERKLARING

Verantwoording afvalstromen

In hoeveelheden

Afvalsoort	Ingezameld scheepsafval		Ingezamelde ladingresiduen	
	hoeveelheid	eenheid	hoeveelheid	eenheid
Annex I		m ³		m ³
Annex II	nvt	m ³		m ³
Annex IV		m ³	nvt	m ³
Annex V		m ³		m ³
Waarvan klein gevaarlijk afval:		m ³ stuks kilogram	nvt	m ³ stuks kilogram
Annex VI		m ³		m ³

In hoeveelheden

Afvalsoort	Verwerkt scheepsafval		Verwerkte ladingresiduen	
	hoeveelheid	eenheid	hoeveelheid	eenheid
Annex I		m ³		m ³
Annex II	nvt	m ³		m ³
Annex IV		m ³	nvt	m ³
Annex V		m ³		m ³
Waarvan klein gevaarlijk afval:		m ³ stuks kilogram	nvt	m ³ stuks kilogram
Annex VI		m ³		m ³

Toelichting: de gegevens betreffen cijfers van afvalstoffen afkomstig van zeeschepen, zoals bedoeld in de Wvvs. De ingezamelde hoeveelheden zijn op basis van (digitale) S-formulieren en de verwerkte hoeveelheden op basis van verwerking door een erkende verwerker.

Financieel

	De totaal ontvangen vergoeding voor inzameling, transport, opslag en verwerking van scheepsafval*	
	Van het Centraal Meldpunt Afvalstoffen van Port of Amsterdam (indirect)	Van anderen dan het Centraal Meldpunt Afvalstoffen van Port of Amsterdam (direct)
Annex I		
Annex II	nvt	
Annex IV	nvt	
Annex V		
KGA		
Annex VI	nvt	

Betaalde kosten voor de verwerking van Scheepsafval aan een erkende verwerker

Annex I
 Annex II
 Annex IV
 Annex V
 Annex VI

Opgesteld door havenontvangstvoorziening:

Plaats:

Datum:

Ondertekening: