

Probo Koala in Amsterdam

feitenrelaas en relevante wetgeving

VERTROUWELIJK TOEGEZONDEN AAN DE TWEEDE KAMER OP 31 OKTOBER 2006



VERTROUWELIJK TOEGEZONDEN AAN DE
TWEEDE KAMER OP 31 OKTOBER 2006



Inleiding	5
1 Organisaties	9
1.1 Probo Koala	9
1.2 Amsterdam Port Services	10
1.3 Overheidsinstanties	12
1.3.1 Dienst Milieu & Bouwtoezicht	12
1.3.2 Haven Amsterdam	12
1.3.3 Inspectie Verkeer & Waterstaat	13
1.3.4 VROM-Inspectie	14
1.3.5 SenterNovem	14
1.3.6 KLPD en IMT en Openbaar Ministerie	15
2 Feitenverslag	17
2.1 Gehanteerde werkwijze	17
2.2 Feiten Probo Koala te Amsterdam	18
3 Wetgeving	39
3.1 Internationale wetgeving	39
3.2 Europese wetgeving	39
3.3 Nationale wet- en regelgeving	42
3.4 Vergunningen van APS	43
Bijlage 1 Schematische weergave	49
Bijlage 2 Geraadpleegde instanties	51
Bijlage 3 Afkortingen	53





Inleiding

Op 22 september 2006 heeft de Staatssecretaris van VROM de Tweede Kamer geïnformeerd dat hij, naast de reeds lopende onderzoeken in opdracht van het Openbaar Ministerie en de gemeente Amsterdam een onderzoek zou in laten stellen ten aanzien van de Probo Koala. Dit op uitdrukkelijk verzoek van de Tweede Kamer.

Daarbij is aangegeven dat het onderzoek zal bestaan uit twee trajecten:

1. Feitenrelaas. Er zal een overzicht worden opgesteld van de feiten over het verblijf van de Probo Koala in Amsterdam, gebaseerd op informatie van de betrokken rijksoverheidsinstanties.
2. Overzicht wet- en regelgeving en bevoegdheden. Er zal een overzicht worden opgesteld van de geldende wet- en regelgeving die raakt aan hetgeen in Amsterdam met de Probo Koala is gebeurd, alsmede van welke instanties bevoegd zijn voor de handhaving van deze regelgeving.

In deze rapportage treft u de resultaten van het betreffende onderzoek aan. Vermeldenswaard daarbij is dat het opgenomen feitenrelaas niet alleen gebaseerd is op informatie van de betreffende rijksoverheidsinstanties, te weten de Inspectie Verkeer & Waterstaat en de VROM-Inspectie Noord-West, maar ook andere overheidsinstanties met name de gemeente Amsterdam hebben meegewerkt aan het opstellen van dit feitenrelaas. Een totaaloverzicht is opgenomen in Bijlage 2.

Tijdens het uitvoeren van het onderzoek is gebleken dat het vragen van aanvullende informatie medewerkers en diensten in een kwetsbare positie kan brengen in relatie tot het strafrechtelijke onderzoek. Om die reden is de informatie die enkel voortkomt uit interviews niet in het rapport opgenomen. Uiteraard zullen alle beschikbare gegevens nu al wel naar het Openbaar Ministerie en de onafhankelijke commissie van Amsterdam gezonden worden.

Het Openbaar Ministerie heeft ingestemd met het openbaar maken van het feitenrelaas. Voor het opstellen van dit feitenrelaas kon echter geen gebruik gemaakt worden van de informatie, die verzameld is en wordt in het kader van het strafrechtelijk onderzoek. Ook de rol die het OM en opsporingsdiensten hebben gespeeld tijdens het verblijf van de Probo Koala in Amsterdam is niet beschreven in het feitenrelaas. Dit leidt er ook toe dat op dit moment nog geen antwoord gegeven kan worden op alle vragen die het feitenrelaas en het overzicht wet- en regelgeving oproepen.

Het antwoord op een deel van de resterende vragen (zoals hoe zijn de betreffende stoffen tot stand gekomen) zal beantwoord moeten worden door het strafrechtelijk onderzoek in opdracht van het Openbaar Ministerie en het onderzoek door de onafhankelijke onderzoekscommissie die de gemeente Amsterdam heeft ingesteld. Deze laatste commissie moet antwoord geven op de volgende vragen:

1. Had het op de weg gelegen van de betrokken autoriteiten te verbieden dat het geloste deel van het afval zou worden teruggestort in de Probo Koala?



2. Waren er voor de betrokken diensten, binnen de huidige wet- en regelgeving, mogelijkheden om het vertrek van de Probo Koala met het afval te verhinderen?
3. Voldeed de werkwijze van de betrokken Amsterdamse (inspectie)diensten, en de samenwerking van de Amsterdamse diensten met andere betrokkenen?

Bij beide onderzoeken is het streven om deze voor 1 december a.s. af te ronden.

Het eerste hoofdstuk van dit rapport geeft een overzicht van de betrokken organisaties. In paragraaf 1 volgt een omschrijving van de Probo Koala en wordt aangegeven welke route het schip in de periode juni tot en met 15 september 2006 heeft gevaren. In paragraaf 2 van dit hoofdstuk wordt aandacht besteed aan de betrokken afvalverwerker APS te Amsterdam. Er wordt een korte omschrijving gegeven van de bedrijfsactiviteiten. In paragraaf 3 worden de betrokken overheidsinstanties beschreven met hun taken en bevoegdheden.

In hoofdstuk 2 wordt een zo precies mogelijk feitenverslag gegeven (door middel van een tijdslijn) van de gebeurtenissen begin juli 2006. Van elke betrokken overheidsinstantie is aangegeven hoe deze bij de Probo Koala is betrokken. Er wordt aangegeven welke contacten er tussen de verschillende diensten zijn geweest en van welke feiten en op welk tijdstip de verschillende instanties op de hoogte waren. Bijlage 1 geeft een schematische weergave waar in het feitenverslag naar wordt verwezen.

In hoofdstuk 3 wordt een overzicht gegeven van de relevante wet- en regelgeving in deze zaak. Daarnaast worden de vergunningen van APS beschreven.







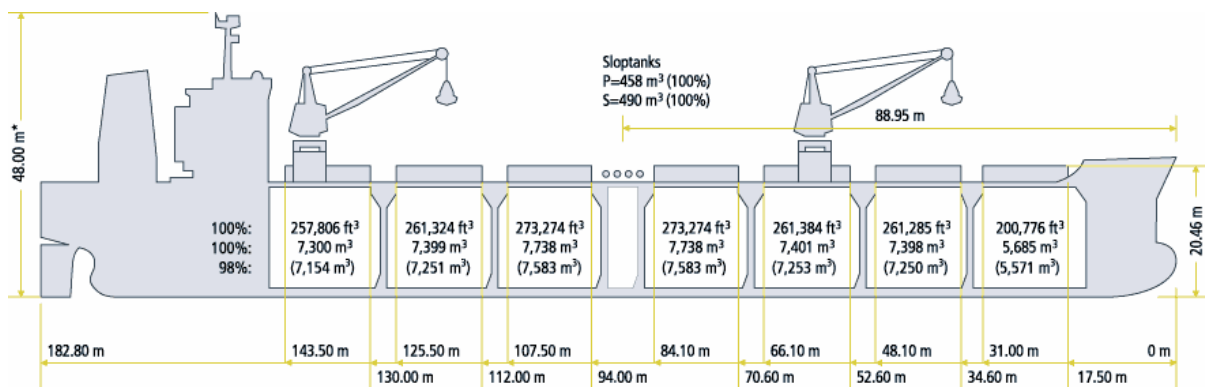
1 Organisaties

1.1 Probo Koala

De Probo Koala is gebouwd in 1985. Het schip vaart onder vlag van de Bahama's. De eigenaar van het schip is Prime Marine management inc. gevestigd in Athene/Griekenland. Het schip is gecharterd door Trafigura gevestigd te London, United Kingdom Het scheepstype is een zogenaamde OBO (Oil/Bulk/Ore carrier). Dit zijn schepen met een meervoudige karakteristiek. Zij zijn gecertificeerd om droge bulkkladingen te vervoeren (Bulk), daarnaast mogen zij zware droge bulkkladingen vervoeren (Ore – ertsen). Tenslotte zijn zij geschikt om olie producten te vervoeren (Oil). Bijzonder aan de Probo Koala is dat het ook gecertificeerd is door de erkende organisatie voor het vervoer van caustic soda als lading. Genoemd schip is niet gecertificeerd en/of geschikt voor het vervoer van andere chemicaliën vallend onder Marpol Annex II.



Probo Koala op 2 juli 2006 in het Noordzeekanaal



Doorsnede van het vergelijkbare zusterschip Probo Emu



Reishistorie Probo koala 2006

Hieronder volgt een overzicht van de scheepsbewegingen van de Probo Koala vanaf 1 juni tot en met 15 september 2006. De gegevens zijn ontleend aan de Loyd's MIU database. Volgens de gegevens van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) zijn deze gegevens niet volledig. De gegevens van genoemde database zijn namelijk gebaseerd op waarnemingen van een beperkt aantal waarneemposten. Zo is bijvoorbeeld in deze database niet opgenomen dat de Probo Koala volgens IVW in Malta benzine had geladen en deze deels heeft gelost in Gibraltar alvorens het Amsterdam aan deed.

Aankomst	Vertrek	Plaats	Scheepsbeweging/opmerking
1 juni	1 juni	Gibraltar	
6 juni	6 juni	Gibraltar	
9 juni	9 juni	Gibraltar	
14 juni	18 juni	Gibraltar	Anker
20 juni	20 juni	Gibraltar	Vaart in westelijke richting
20 juni	26 juni	Algeciras (Spanje)	
26 juni	27 juni	Gibraltar	
2 juli	5 juli	Amsterdam (Nederland)	
6 juli	6 juli	Skaw (Denemarken)	Vaart in zuidelijke richting
9 juli	13 juli	Paldiski (Estland)	
15 juli	15 juli	Skaw (Denemarken)	Vaart in noordelijke richting
17 juli	17 juli	Dover (Engeland)	Vaart in westelijke richting
17 juli	16 augustus	Apapa-Lagos (Nigeria)	
19 augustus	22 augustus	Abidjan (Ivoorkust)	Ongeval
8 september	9 september	Ventspils (Letland)	
14 september	15 september	Paldiski (Estland)	

1.2 Amsterdam Port Services



Bedrijfsomschrijving

Amsterdam Port Services BV (APS) is een rechtspersoon die als onderdeel van het bedrijf Main B.V. is ontstaan na de overname van de bedrijfsvoering van AVR-Industrial Waste Services B.V. en AVR Maritiem



medio augustus 2003. De activiteiten van APS betreffen het verzamelen, opslaan, be- en verwerken van (gevaarlijke) afvalstoffen, het overslaan van gereede brandstoffen en afgeleide halffabricaten daarvan en het uitvoeren van (industriële en scheeps-)reinigingen.

APS opereert deze faciliteiten in het gehele IJmondgebied waaronder de havens van Amsterdam, Zaandam, Scheveningen, Beverwijk en IJmuiden. APS draagt zorg voor de verwerking van afvalwater. Hiertoe vindt, indien noodzakelijk, eerst een grove scheiding plaats. Nadat het afvalwater op specificatie is gebracht, wordt deze fysisch/chemisch behandeld in een DAF installatie. De flocculatie¹ Dissolved Air Flotation (DAF) unit is ontworpen om vrije en opgeloste (olie-) bestanddelen uit water te verwijderen. Vervolgens wordt de organische vervuiling in het afvalwater verder afgebroken middels een biologische reiniging. Het hierbij ontstane bioslib wordt verbrand en het gezuiverde water wordt geloosd naar het Noordzeekanaal. Minerale drijflagen en vervuilde brandstofrestanten worden bij APS opgewerkt waarna deze weer ingezet kunnen worden als brandstof, halffabricaat of substituut brandstof. APS beschikt over diverse technieken om dit te bewerkstelligen: gravitaire-, chemische- en thermische scheiding, filtratie, decantatie en centrifuge.

Daarnaast fungeert de inrichting als havenontvangstinstallatie (HOI). Deze functie behelst de inname van scheepsafvalstoffen en ladingrestanten en het reinigen van schepen. Deze afvalstoffen worden ook op bovenbeschreven wijze behandeld. De inname van afvalstoffen gaat onder meer met schepen zoals in deze zaak met de MAIN VII.



De lichter MAIN VII aan de kade bij APS

De MAIN VII is een zogenaamde N-gesloten inzamel-/transport lichter die geschikt is voor het verzamelen en transporteren van afvalwater en voor waswater van benzine, nafta etc. Hij bestaat uit 10 tanks met een totale capaciteit van 950 ton.

Vanaf een lichter worden de afvalstoffen gelost in acceptatietanks op de wal. In totaal heeft APS 18 zogenaamde acceptatie- en ontvangttanks.

Om afvalstoffen te mogen verwerken is aan APS door de Dienst Milieu & Bouwtoezicht Amsterdam een Wet milieubeheer-vergunning verleend. Het ministerie van VROM heeft aan APS een inzamelvergunning afgegeven voor het verzamelen van afvalstoffen. Op grond van art. 3.26 van de Verordening op de haven en het binnenwater hebben burgemeester en wethouders van Amsterdam APS aangewezen als havenontvangstvoorziening als bedoeld is in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs).

¹ Flocculatie is het toevoegen van zuurstof.



1.3 Overheidsinstanties

In deze paragraaf worden de betrokken overheidsinstanties beschreven. Het is geenszins de bedoeling een volledige beschrijving te geven; alleen die taken en bevoegdheden worden weergegeven die betrekking hebben op de Probo Koala-problematiek.

1.3.1 Dienst Milieu & Bouwtoezicht

De Amsterdamse Dienst Milieu en Bouwtoezicht (DMB) valt onder de gemeente Amsterdam en is verantwoordelijk voor handhaving, toezicht en vergunningverlening ingevolge de Wet milieubeheer. Gedeputeerde Staten van de Provincie Noord-Holland heeft de handhaving van de vergunning op grond van de Wet milieubeheer van de havenontvangstinstallatie APS (Amsterdam Port Services) gedelegeerd aan DMB.

De bevoegdheid voor het verlenen en handhaven van de vergunning op grond van de Wet milieubeheer voor de inrichting van APS berust bij Gedeputeerde Staten van Noord-Holland op grond van categorie 28.4, onder a5, b2, c1, c2 van bijlage I van het Inrichtingen- en vergunningbesluit milieubeheer.

Gedeputeerde staten hebben deze bevoegdheid aan Burgemeester en Wethouders van Amsterdam gedelegeerd bij besluit van 30 november 1999, nr. 1999/28641, Provinciaal Blad 2000/3.

Burgemeester en wethouders hebben deze bevoegdheid vervolgens aan de Directeur van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht gemandateerd bij laatst gewijzigd besluit van 28 februari 2006, gepubliceerd in het Gemeenteblad 2006, afdeling 3b nummer 26.

1.3.2 Haven Amsterdam

Haven Amsterdam kent ondermeer een Nautische Sector, waarvan het hoofd ook de Havenmeester van Amsterdam is. Om de communicatie van alles wat het totale havengebied in en uit gaat goed te regelen, is er een Centraal Nautisch Beheer (CNB) opgericht.

De Nautische Sector regelt voor de gehele regio in opdracht van het Centraal Nautisch Beheer de verkeersafwikkeling over het hele havengebied, van 12 mijl buitengaats tot aan de Oranjesluizen in Amsterdam.

De regio bestaat uit 4 havens: de Amsterdamse Haven, de haven bij Zaanstad, de haven bij IJmuiden en Velsen en de haven bij Beverwijk. Per afzonderlijke haven is er een havenbeheerder/havenmeester die zorg draagt voor een toereikende havenontvangstvoorziening.

De administratieve handelingen met betrekking tot ondermeer scheepsafval (art. 6 en 6a Wvvs) worden voor de gehele CNB-regio gedaan door Haven Amsterdam.

Een schip dat het havengebied wil binnenkomen doet minimaal 24 uur van tevoren een zogenaamd Voorbericht van aankomst bij het CNB. In dit voorbericht staan ondermeer het doel van haar binnenkomst (acties die zij gaat doen). Als zij gevaarlijke en/of schadelijke stoffen als lading heeft, moet zij dit aangeven op een Aangifte gevaarlijke stoffen. Voor de afgifte van stoffen die vallen onder het MARPOL moet ook een Vooraanmeldingsformulier afgifte MARPOL stoffen op grond van de Richtlijn 2000/59 (vertaald naar de Wvvs) worden ingevuld. Hierop geeft zij onder andere aan wat zij wil afgeven, waaruit het bestaat, de hoeveelheid en onder welke Annex van het MARPOL het valt. Hiernaast is er voor de gehele regio in het kader van het havenafvalstoffenplan nog de operationele melding, waarbij alle scheepsbewegingen per marifoon of telefoon door de havenontvangstvoorziening (veelal een lichter) worden doorgegeven aan Haven Amsterdam en wat het doel en lokatie van hun operatie is. Daarnaast is er nog een Port Security melding, maar die doet hier niet ter zake.



De bemiddeling tussen een rederij/schip en de haven gaat via een scheepsagent, die dus optreedt namens de rederij. Bij het afgeven van scheepsafval in de zin van de Wvvs is sprake van zogenaamde indirecte financiering (zie art. 6a van de Wvvs). Dat wil zeggen dat de Haven Amsterdam van alle zeegaande schepen in de CNB-regio, die onder de richtlijn 2000/59 vallen, een bijdrage (milieuheffing) ontvangt voor de kosten van het in die haven in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval. Als de inzamelaar (havenontvangstvoorziening) aantoont dat het in ontvangst genomen verwerkt is, betaalt Haven Amsterdam namens de 4 genoemde havens in de regio aan de inzamelaar de kosten voor de inzameling, transport en verwerking tot een bepaald maximum bedrag. De havenbeheerder betaalt de kosten met betrekking tot de verwerking van het scheepsafval niet eerder dan na ontvangst van een verklaring van verwerking. Voornoemde procedure is niet van toepassing bij het afgeven en verwerken van ladingresidu. Er wordt dan een overeenkomst gesloten tussen de rederij en de inzamelaar (via de scheepsagent). De exploitant van het schip vergoedt dan aan de houder van de havenontvangstvoorziening de kosten van het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van het door de kapitein van dat schip bij de houder afgegeven ladingresidu. In de overeenkomst wordt ook de verwerking geregeld.

Bij het afgeven van scheepsafval en ladingresidu wordt gewerkt met een zogenaamd S-formulier. Hierin wordt afgifte en ontvangst geregeld (tussen ontdoener en inzamelaar). Dit is een administratief formulier dat bestaat uit 4 delen (doordruk op carbon-papier). Deel 1 is voor de ontdoener (schip) deel 2 voor de havenmeester, deel 3 voor de ontvanger (inzamelaar) en deel 4 voor de verwerker. Deel 4 kan worden gebruikt als geleidebrief van de inzamelaar naar de uiteindelijke verwerker. Deel 2 wordt binnen 8 dagen door de inzamelaar/ontvanger (havenontvangstvoorziening) opgestuurd naar Haven Amsterdam, waar met dit deel verdere administratieve en eventuele financiële afwikkeling (alléén bij scheepsafval) namens de 4 havens in de CNB-regio plaatsvindt.

Op het eerste blad van het S-formulier wordt ondertekend voor de handelingen die verricht worden tussen ontdoener en ontvanger. De naam van de uiteindelijke verwerker wordt niet vermeld op het S-formulier. Dit is een zaak tussen inzamelaar/ontvanger en de verwerker, waarbij zoals eerder vermeld gewerkt wordt met geleidebrieven, eventueel met deel 4 van het S-formulier.

1.3.3 Inspectie Verkeer & Waterstaat

Aan de ambtenaren van de divisie Scheepvaart (nu: Toezichteenheid Zeevaart) van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) is het toezicht op de naleving van de Wvvs en bijbehorende lagere regelgeving opgedragen.

De handhaving van de afgifteplichten voor scheepsafval en ladingresiduen vindt zowel langs bestuurlijke (1) als strafrechtelijke (2) weg plaats.

Ad 1. Ambtenaren van de Divisie Scheepvaart van de IVW zijn bevoegd om een schip aan te houden, indien zij gegronde redenen hebben om aan te nemen dat de kapitein in strijd met de bepalingen aangaande de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen handelt dan wel zal handelen.

Ad 2. Overtreding van de bepalingen in de Wvvs over de afgifte van scheepsafval en ladingresiduen is een economisch delict dat wordt bestraft op grond van de Wet op de economische delicten (Wed). Behalve aan de algemene opsporingsambtenaren, bedoeld in artikel 141 van het Wetboek van strafvordering, zoals de officieren van justitie en de ambtenaren van politie, staat ook aan de door de Minister van Justitie aangewezen buitengewone opsporingsambtenaren (boa) het instrumentarium van de Wed ter beschikking indien het vermoeden bestaat dat de bepalingen worden overtreden. Voor de handhaving van de overtreding van de afgifteplichten in de Wvvs zijn zowel ambtenaren van de IVW als ambtenaren van de



VROM-Inspectie (VI) aangewezen als buitengewoon opsporingsambtenaar (Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar IVW 2006).

1.3.4 VROM-Inspectie

Voor de overtreding van de afgifteplichten voor scheepsafval en ladingresiduen in de Wvvs zijn, net als de ambtenaren van de IVW, ambtenaren van de VROM-inspectie aangewezen als buitengewoon opsporingsambtenaar (Besluit buitengewoon opsporingsambtenaar Inspectoraat-Generaal VROM 2003).

De VI is aangewezen als toezichthouder op de naleving van de inzamelvergunning.

Aan de ambtenaren van de VI is verder het toezicht op de naleving van de Europese Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen (EVOA)² en bijbehorende lagere regelgeving opgedragen.

De VI werkt bij de handhaving van de EVOA nauw samen met de douane, Korps Landelijke Politiediensten (KLPD), de regiopolitie en de IVW. Over de afstemming en taakverdeling zijn convenanten opgesteld. De VI is actief in een internationaal netwerk van handhavingsinstanties. Dit handhavingsnetwerk heeft de afgelopen jaren gezamenlijk gecoördineerde controles uitgevoerd van overbrengingen van afvalstoffen vanuit 30 Europese zeehavens.

In artikel 26 van de EVOA is een handhavingsbepaling opgenomen met betrekking tot zogenaamde sluikhandel. Dit artikel beschrijft o.a. dat, kort samengevat, een overbrenging van afvalstoffen die heeft plaatsgevonden zonder een kennisgeving op grond van de EVOA, of niet conform een dergelijke kennisgeving, dan wel een overbrenging die leidt tot verwijdering of nuttige toepassing in strijd met communautaire bepalingen, wordt beschouwd als sluikhandel.

In artikel 10.60 Wet milieubeheer (Wm) is een bepaling opgenomen, waarbij sluikhandel en overtreding van enige andere bepalingen zoals het uitvoerverbod van artikel 18 van de EVOA wordt verboden. De strafbaarstelling is in artikel 1a, onder 1°, van de Wet op de economische delicten (Wed) opgenomen. In artikel 18.1a, tweede lid, van de Wm zijn de artikelen 18.3 tot en met 18.18 van overeenkomstige toepassing verklaard op de bestuursrechtelijke handhaving van de EVOA. In artikel 18.2b, tweede lid, is voorts de Minister van VROM belast met de handhaving. Het nemen van handhavingsbesluiten is door de Staatssecretaris van VROM gemandateerd aan de VROM-Inspectie. Hiertoe behoort o.a. het door middel van bestuursdwang of dwangsom terug doen zenden c.q. milieuhygiënisch verantwoord verwerken van illegaal overgebrachte afvalstoffen.

Naast dit zogenaamde, hier relevante, eerstelijns toezicht is de VROM-Inspectie belast met tweedelijns toezicht op gemeenten en provincies.

1.3.5 SenterNovem

Voor het inzamelen van scheepsafvalstoffen, afgewerkte olie categorie I of II (met uitzondering an afgewerkte olie afkomstig van schepen) en klein gevaarlijk afval (met uitzondering van klein gevaarlijk afval afkomstig van schepen) is een inzamelvergunning van de minister van VROM vereist (art. 10.48 Wm, art. 9 Besluit inzamelen afvalstoffen). De afgifte van inzamelvergunningen is gemandateerd aan SenterNovem. SenterNovem is tevens gemandateerd voor het geven van toestemming en/of het maken van bezwaar op kennisgeving voor de overbrenging van afvalstoffen, en voor het innen en vrijgeven van de borg met betrekking tot de EVOA.

² Een uitgebreide beschrijving van de wetgeving is opgenomen in Hoofdstuk 3.



1.3.6 KLPD en IMT en Openbaar Ministerie

De Unit Noordzee van de Dienst Waterpolitie (KLPD) houdt toezicht op het Nederlandse zeegebied en het Nederlands deel van het Continentaal Plat.

Het Interregionale Milieu Team (IMT) is gericht op de ketengerelateerde (bedrijfsmatige) vormen van milieucriminaliteit. Dit bovenregionale team valt sinds 1 januari 2005 onder de verantwoordelijkheid van het Functioneel Parket.

Het Openbaar Ministerie (OM) is belast met de vervolging van strafbare feiten.





2 Feitenverslag

2.1 Gehanteerde werkwijze

Voor de feitenverzameling is gebruik gemaakt van informatie die de betrokken overheidsinstanties schriftelijk hebben aangeleverd³. Een schriftelijke feitenreconstructie is ontvangen van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam, Haven Amsterdam, Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en VROM-Inspectie Noord-West (VI-NW). Door deze organisaties zijn ook achterliggende documenten (vergunningen, brieven, faxen, mails etc.) voor het onderzoek ter beschikking gesteld. Daarnaast is gebruik gemaakt van schriftelijke informatie van een aantal andere organisaties (zie bijlage 2). In Bijlage 3 zijn de gebruikte afkortingen uitgeschreven.

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft ingestemd met het openbaar maken van het feitenrelaas. Voor het opstellen van dit feitenrelaas kon echter geen gebruik gemaakt worden van de informatie, die verzameld is en wordt in het kader van het strafrechtelijk onderzoek. Ook is er niet gesproken met medewerkers van het OM en medewerkers die betrokken zijn bij de uitvoering van het strafrechtelijk onderzoek. Het feitenverslag is voorgelegd aan de IVW, de gemeente Amsterdam en VI-NW.

De samenstellers kunnen door de gehanteerde werkwijze niet uitsluiten dat er nog andere gegevens aanwezig zijn die betrokken instanties niet hebben overlegd.

Er is naar gestreefd de situatie ten tijde dat de Probo Koala in Amsterdam lag, te reconstrueren. Het feitenrelaas beperkt zich daarom nadrukkelijk tot begin juli 2006. Dit is de periode dat de Probo Koala zich in Amsterdam bevond. Voor een totale weergave van de gang van zaken is het relevant om ook te kijken na wat er is gebeurd voor- en nadat het schip zich in Amsterdam bevond. Daarnaast beperkt het feitenrelaas zich tot de rol en informatie van de overheidsinstanties, exclusief de rol van het Openbaar Ministerie. Het gaat echter om een situatie waarbij ook het optreden van andere partijen zoals reder, verwerker en bemanning van het schip een doorslaggevende rol hebben gespeeld.

Tijdens het uitvoeren van het onderzoek is gebleken dat het vragen van aanvullende informatie medewerkers en diensten in een kwetsbare positie kan brengen in relatie tot het strafrechtelijke onderzoek. Om die reden is de informatie die enkel voortkomt uit interviews niet in het rapport opgenomen. Uiteraard zullen alle beschikbare gegevens nu al wel naar het Openbaar Ministerie en de onafhankelijke commissie van Amsterdam gezonden worden.

³ De gemeente Amsterdam (DMB en Haven Amsterdam) hebben een concept feitenrelaas aangeleverd en geen definitieve versie. Het door de VROM-Inspectie samengestelde relaas is echter wel bij zowel de Haven Amsterdam als de DMB voorgelegd ter verifiëring van eventuele feitelijke onjuistheden. De reactie van de DMB en de Haven Amsterdam is verwerkt.



Het feitenverslag laat zich als volgt lezen:

Datum In deze kolom worden de uit dit onderzoek verkregen feiten weergegeven die afkomstig zijn uit feitenverslagen van de verschillende instanties. In de linkerkolom wordt de bronvermelding genoemd.

Bronvermelding In dit tekstblok wordt aanvullende informatie gegeven alsmede eventuele verschillen die de samenstellers hebben geconstateerd.

2.2 Feiten Probo Koala te Amsterdam

30 juni 2006 De scheepsagent (BMA) geeft aan Haven Amsterdam via een telefax een voorbericht van
15:47 aankomst, inclusief een Aangifte gevaarlijke stoffen en een afvalstoffenmelding. Uit de melding die tevens een verzoek tot het innemen van een ligplaats is, blijkt het volgende:

- Bron:
Feitenverslag
Haven
Amsterdam
- Schip: Probo Koala, tanker onder Panamese vlag, lengte 182,9 meter, breedte 32 meter, diepgang 10,1 meter.
 - Lading: in doorvoer 13.207 ton benzine voor Estland, en ladingresiduen 554 m³.
 - Gevraagde ligplaats: boei 4 Afrikahaven.
 - Doel bezoek: Bunkereren (brandstof voor voortstuwing innemen) en afgifte van de slops⁴ (554 m³ mengsel waswater/benzine/caustic soda)⁵.
 - Laatste haven: Gibraltar. Volgende haven: Paldiski.

Uit informatie van IVW blijkt dat het schip vaart onder vlag van de Bahama's.

2 juli 2006 Probo Koala meert af aan boei 4 in de Afrikahaven te Amsterdam.

15:50

Bron:
Feitenverslag
Haven
Amsterdam

21:15 Volgens het bedrijf Amsterdam Port Services (APS) komt de lichter MAIN VII van het
Bron:
Feitenverslag
Haven
Amsterdam
bedrijf 's avonds langs bij de Probo Koala. De pomptijd is van circa 20:00 uur tot 24:00 uur. De lichter MAIN VII had reeds een deelpartij kerosine aan boord in aparte tanks. Hierdoor is er niet genoeg ruimte aan boord om de volledige partij van 554 m³ slops in één keer over te nemen van de Probo Koala.

Uit gegevens van Haven Amsterdam (lijst waarop de operationele meldingen worden bijgehouden) blijkt dat de MAIN VII afmeert om circa 21:15 uur langs bij de Probo Koala.

3 juli 2006 Om 05:50 vertrekt de MAIN VII richting Petroleumhaven waar het bedrijf APS is gevestigd. APS is
05:50 de beoogde verwerker voor het product uit de Probo Koala.

Bron:
Gegevens Haven
Amsterdam

⁴ De term 'slops' wordt hier gebruikt aangezien dit de gangbare term is voor een dergelijk mengsel. Dit staat even los van de juridische term hiervan, zijnde ladingresidu.

⁵ De hoeveelheid van 554m³ is, zo blijkt uit het interview bij Haven Amsterdam, equivalent aan 450 ton. Soms worden in de feitenverslagen deze volume- en gewichtsmaten door elkaar gebruikt. Opgave van slops in m³ is echter normaal (eenvoudiger) daar anders eerst het soortgelijk gewicht door middel van bemonstering bepaald moet worden.



Voor een schematische weergave van bovenstaand relaas zie Bijlage 1, Tekening 1

- 09:32 + 09:41 Bij de provinciale milieuklachtentelefoon Noord-Holland (MKT NH) komen twee klachten binnen. De klachten zijn afkomstig uit de omgeving van de Afrikahaven. Vanaf 08:30 uur is er stankoverlast. Vanaf 09:00 uur aardolieachtige stank. Beide klachten zijn omstreeks 09:45 uur doorgegeven aan het piket. Rond 11:30 uur is de geuroverlast rondom de Afrikahaven verdwenen.
- Bron:
MKT NH
- 10:00 De brandweer Amsterdam ontvangt via de alarmcentrale een stankmelding. Politie (haventeam) en brandweer gaan naar het bedrijf APS aan de Petroleumhavenweg. De klacht is afkomstig van een nabijgelegen bedrijf. Er staat op deze dag weinig wind.
- Bron:
Feitenverslag
DMB en
incidentrapport
branweer
- 11:45 APS belt de milieu-inspecteur van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht van de gemeente Amsterdam (DMB) met de melding van een bijzonder voorval. Het bijzonder voorval bestaat uit een stankgolf die bij het bedrijf APS is ontstaan in de Dissolved Air Flotater (DAF). Vanwege de stankklachten is de brandweer gealarmeerd.
- Bron:
Feitenverslag
DMB
- De directeur van APS meldt aan de milieu-inspecteur van de DMB dat APS "verkeerd spul" heeft ingenomen van de Probo Koala. Met het lossen van de andere tanks van de MAIN VII is een geringe hoeveelheid ("kopje") in de DAF gekomen wat de stank heeft veroorzaakt.
- Luchtmetingen van de brandweer geven een concentratie van 2ppm H₂S aan nabij de vermoedelijke bron. Deze stof heeft een MAC waarde (Maximaal Aanvaardbare Concentratie) van 10 ppm.
- 13:00 De milieu-inspecteur van de DMB verzoekt de installatie van APS stil te leggen om stankverspreiding te voorkomen. Ook belt de milieu-inspecteur met een medewerker van het interregionaal milieuteam (IMT) en geeft hem de bevindingen door.
- Bron:
Feitenverslag
DMB
- 14:20 De kapiteinskamer (verkeerscentrale) van Haven Amsterdam wordt door het Korps Landelijke Politiediensten (KLPD) geïnformeerd. Naar aanleiding van stankklachten in de ochtend van 3 juli 2006 heeft een onderzoek van de regiopolitie geleid naar de firma APS op het Petroleumhaveneiland. De regiopolitie heeft de KLPD, de brandweer en de DMB geïnformeerd. De diensten hebben ter plaatse geconstateerd dat de stank veroorzaakt werd door een hoge concentratie mercaptanen.
- Bron:
Feitenverslag
Haven
Amsterdam
- 14:20 tot en met 22:00 Het hoofd van de afdeling gevaarlijke stoffen & milieu van het Havenbedrijf voert in deze periode diverse telefonische gesprekken met:
- Bron:
Feitenverslag
Haven
Amsterdam
- KLPD. Het verhaal dat eerder aan de kapiteinskamer is gemeld, wordt bevestigd.
 - De directeur van APS belt en geeft aan dat er restanten uit de persleiding van de MAIN VII zijn mee gepompt met de partij kerosine slops die al eerder door de MAIN VII waren ingenomen. Dit restant heeft volgens APS de stankklacht veroorzaakt.
 - De scheepsagent van de Probo Koala belt met het verzoek om een operationele



ontheffing voor het mogen terugpompen (van Main VII naar Probo Koala) van 225 m³ aan slops. De reden die hiervoor wordt opgegeven is dat de basisprijs van 20 euro per m³ omhoog is gegaan naar 900 euro per m³, aangezien de partij zodanig afwijkt van de standaard acceptatie parameters van de offerte, die APS had aangeboden aan de rederij. De slops blijken na analyse door APS alleen in Rotterdam bij Afvalverwerking Rijnmond (AVR) verantwoord verwerkt te kunnen worden. APS heeft een nieuwe offerte verstuurd aan de scheepsagent, aangezien uit de analyse van APS blijkt dat deze partij vanwege de samenstelling niet in Amsterdam verwerkt kan worden. Het hoofd gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam verzoekt aan de scheepsagent om de reden voor terugname van de slops op papier te zetten.

17:45 Er is telefonisch overleg tussen de milieu-inspecteur van de DMB en de ambtenaar van het Interregionaal Milieuteam (IMT). Hier wordt besproken dat het IMT de zaak niet vertrouwt. Het IMT wil de zaak (het vermoedelijk gedeeltelijk innemen en verwerken van de slops bij APS) strafrechtelijk "opschalen". Er wordt afgesproken om nog dezelfde avond bij het bedrijf APS monsters te gaan nemen. De milieu-inspecteur van de DMB gaat mee om het IMT te assisteren.

18:30 De KLPD heeft met de bemanning van het vaartuig P42, in opdracht van de KLPD unit
Bron: Amsterdam een zogenaamde P19 inspectie⁶ uitgevoerd. Nadat het hoofd van de afdeling
Feitenverslag gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam dit heeft doorgekregen besluit hij geen
Havenbedrijf inspectie meer door Haven Amsterdam te laten uitvoeren, omdat de KLPD al een
inspectie heeft uitgevoerd.

20:02 Haven Amsterdam ontvangt een fax van de scheepsagent waarin zij meedelen dat de
Bron: slops worden teruggenomen vanwege de hoge kosten. (letterlijke weergave):
Feitenverslag
Havenbedrijf

*TO: BULK MARITIME AGENCIES B.V.
ATTN: (NAAM)*

RE: PROBO KOALA / RE-DELIVERY OF SLOP WASHINGS

GOOD AFTERNOON (NAAM)

*FURTHER TO OUR TELECOM EARLIER THIS AFTERNOON, PLS BE ADVISED THAT WE
HAVE INSTRUCTED THE SLOP BARGE TO RE-DELIVER THE SLOP WASHINGS BACK
TO THE VESSEL IN SUBJECT DUE TO THE HIGH COST OF DELIVERY AND
PROCESSING AT AMSTERDAM.
WASHINGS ARE TO BE KEPT ON BOARD AND SHALL BE DISPOSED OFF AT NEXT
CONVENIENT OPPORTUNITY.*

BEST REGARDS

*CPT. (NAAM)
AS AGENTS FOR AND ON BEHALF OF*

⁶ Dit is een administratieve controle op het oliejournaal (machinekamer gedeelte) van een schip op grond van de Wet economische delicten (Wed).



TRAFIGURA BEHEER B.V.

Het verwijzen naar "next convenient opportunity" is een gebruikelijke tekst als er ergens anders afgegeven gaat worden.

20:15

Bron:
Feitenverslag
DMB

De milieu-inspecteur van de DMB en twee ambtenaren van het IMT arriveren op het terrein van APS. De aanwezigen vermoeden dat de slops uit de Probo Koala verwerkt worden bij APS. Ze concluderen dat de lading van de lichter MAIN VII voorlopig niet teruggevoerd mag worden naar de Probo Koala. Ze zijn van mening dat er dan een overtreding ontstaat van artikel 10.37 Wm. Dit wordt door het IMT aan APS gemeld.

20:30

Bron:
Feitenverslag
IVW

De piketinspecteur van IVW wordt door een medewerker van de afdeling gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam gebeld.

Deze meldde het volgende, zakelijk weergegeven:

Het schip Probo Koala bleek Amsterdam te zijn aangelopen voor het wisselen van bemanning, innemen van bunkers en het afgeven van slops. Het schip Probo Koala is een zogenaamde Oil Bulk Ore carrier. Geladen met benzine.

Deze benzine was geladen in Malta en deels gelost in Gibraltar. Het restant van de lading zou in Estland worden gelost. In totaal is er 450 m³ slops aan boord die bestaan Marine Pollution Convention (Marpol) Annex 1 slops (olie) en caustic soda. Na afgifte van ca 250 m³ slops komt er een stankklacht; de brandweer is betrokken. De brandweer meet mercaptanen. De reder wil de slops (ca 225 m³) weer aan boord nemen in verband met de hoge verwerkingskosten. De reder wil de slops afgeven bij de "next convenient opportunity".

Haven Amsterdam vraagt of het is toegestaan om de slops weer naar zee te laten vertrekken. De piketinspecteur heeft deze vraag bevestigend beantwoord.⁷

Haven Amsterdam vraagt verder naar de mogelijkheden om te controleren of de slops in de volgende haven nog aan boord zijn. Er is door de piketinspecteur meegedeeld dat IVW-TEZ (toezicht eenheid zeevaart) via de PSC (Port State Control) database⁸ de volgende haven kan inlichten om deze haven te verzoeken een controle te laten uitvoeren op de hoeveelheid slops. Er kan dan worden gecontroleerd of de slops niet in strijd met Marpol tijdens de reis overboord zijn gezet.

ca 21:00

Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf

Haven Amsterdam maakt een ontheffing op de Verordening op de haven en het binnenwater 2006 voor overslag (het terugpompen van een partij slops) van 225 m³ waswater. Eén van de voorwaarden is een dampretourvoorziening zodat er tijdens het overpompen geen dampen in de atmosfeer verdwijnen, waardoor een veilige en milieuverantwoorde overslag plaatsvindt. Ook staat in de ontheffing vermeld dat er vergunningen van andere instanties benodigd kunnen zijn. (letterlijke weergave:)

⁷ Additionele informatie van IVW (uit feitenverslag IVW): Het antwoord is gegeven gelet op de beschikbare informatie. Met name de term "slops" die gebruikt wordt voor de klassering van ladingresiduen in het kader van het Marpol verdrag. Caustic soda wordt gebruikt als regulier schoonmaakmiddel bij het schoonmaken van tanks die olieproducten hebben bevat. Mercaptanen zijn naar de professionele mening van de piketinspecteur geen ongebruikelijk bestanddeel in Marpol Annex 1 (olie) slops.

⁸ Deze database kan door alle maritieme autoriteiten binnen de EU die bevoegd zijn om Port State Control inspecties uit te voeren (internationaal) worden geraadpleegd.



*Haven Amsterdam
Afdeling gevaarlijke stoffen en milieu*

*Aan: APS BV, t.a.v (naam)
Cc: BMA BV*

3 juli 2006

Betreft: boord-boord overslag van 225 m³ waswater

*Van mts **MAIN VII** naar mts **PROBO KOALA***

*Ligplaats: **AFRIKAHAVEN, boei 4***

*d.d. **3&4-07-2006***

Gehoord de aanvraag van (naam) te Amsterdam en gezien de verklaring van de rederij, wordt ontheffing verleend van artikel 3.4.6 lid 1 van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006 voor genoemde overslag onder voorwaarde dat:

- Het grootste schip wordt afgemeerd op de boei volgens operationele instructies en vanaf dit schip de overslag wordt geleid.*
- Voor aanvraag van de genoemde overslag de internationale ship/ship safety-checklist volgens de daarin vermelde instructies door de schepen is ingevuld.*
- De genoemde overslag slechts plaats vindt met gebruik van damp-retour en de pompsnelheden zodanig worden afgesproken dat geen damp wordt afgeblazen.*
- Voor het doel geschikte fenders tussen de schepen aanwezig zijn*
- Tijdens de overslag de schepen uitluisteren op kanaal 68-VHF en het begin en het einde van de overslag melden aan de Havendienst op dit kanaal.*
- Gedurende de overslag op de schepen een wachtsman aan dek is nabij het manifold.*
- Maximaal 2 slangverbindingen en 1 reducer per manifold worden gebruikt.*
- Na de overslag de slangen middels vooraf aangebrachte voorzieningen vloeistofvrij worden gemaakt.*
- Een afschrift van deze kennisgeving aan boord van de schepen aanwezig is.*

De Havenmeester behoudt zich te allen tijde het recht voor de operaties uit te stellen, te laten wijzigen of te stoppen indien de omstandigheden daartoe aanleiding geven.

Deze ontheffing geldt alleen indien aan alle hierboven gestelde voorwaarden wordt voldaan. Bij het niet voldoen aan een of meer voorschriften, die aan deze ontheffing zijn verbonden, is er sprake van een overtreding van de Verordening op de haven en het binnenwater 2006. Overtreding van een of meer bepalingen van deze verordening is ingevolge art. 4.1 van die verordening een strafbaar feit.

*namens Burgemeester en Wethouders van Amsterdam
De Havenmeester
voor deze
(naam)*



Medelingen:

1. *Tegen dit besluit kan binnen zes weken bezwaar worden gemaakt bij het college van B&W van amsterdam (postbus 202, 1000 EA Amsterdam, t.a.v. sector AB, Griffie JZ).*
2. *Deze ontheffing laat onverlet dat ook ontheffingen of vergunningen van andere instanties nodig kunnen zijn.*

ca 21:30
Bron:
Feitenverslag
DMB

Het Nederlands Forensisch instituut (NFI) arriveert op het terrein van APS en begint monsternamen in opdracht van het IMT.

22:11
Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf en
copie van fax

Bij Haven Amsterdam komt een anonieme fax binnen (letterlijke weergave):

t.a.v. Havendienst

mijne heren,

"Graag wil ik U het volgende melden: het schip Proba Koala heeft 250 kuub "slops" afgegeven aan de firma Aps. Deze slops zijn echter zwaar verontreinigt. APS nu gaat deze "slops" weer teruggeven aan het schip minus 20 kuub zodat het schip hiervoor een ontvangstbewijs krijgt. De rederij vindt verwerking veel te duur. Er is aan boord nog een partij van 250 kuub zodat er straks een totale partij van 480 kuub zeer zwaar verontreinigde slops aan boord zijn. Ik vrees nu dat het schip, met het ontvangstbewijs voor 20 kuub in de hand, in de volgende have zal verklaren dat de slops netjes zijn afgegeven in Amsterdam waarbij de 480 kuub tijdens de reis zijn "verdwenen". Ik verzoek u dringend om de scheepvaartinspectie in de volgende have op de hoogte hiervan te brengen om te controleren of de slops nog aan boord zijn...."

Ik doe U deze melding anoniem aangezien ik vrees voor mijn baan als bekend word dat ik dit heb gemeld. Ik vind het echter mijn plicht om U dit te melden...."

22:00 tot en
met 24:00
Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf

Het hoofd van de afdeling gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam wordt in deze periode gebeld door:

- De directeur van APS. Hij geeft aan dat hij door KLPD en DMB een voorlopig verbod heeft gekregen om de lading slops te mogen terugpompen. Dit omdat hij volgens de DMB en het IMT de afvalstoffen al geaccepteerd zou hebben. De directeur ontkent dit en deelt mee aan Haven Amsterdam dat hij alle recht heeft volgens zijn Wm-vergunning om het terug te pompen. Hij heeft advocaten in de arm genomen. Hij klaagt zich over het feit dat de partij slops aan hem is aangeboden als een partij normale slops. Na analyse bleek het om verontreinigde slops te gaan. Hij heeft een nieuwe offerte uitgebracht maar daar wil de reder niet op ingaan. Hij is bang dat het schip vertrekt en dat hij voor de extra verwerkingskosten van 200.000 euro opdraait.
- De milieu-inspecteur van de DMB belt met het hoofd afdeling gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam en bevestigt dat er een voorlopig verbod is uitgevaardigd maar dat hij nog contact zal zoeken met zijn hoofd en de VROM-Inspectie, om zijn beslissing verder te steunen.



22:30

Bron:
Feitenverslag
DMB

De milieu-inspecteur van de DMB belt met het afdelingshoofd vergunningen van de DMB (thuis) over de stankklachten bij APS en meldt het inschakelen van het IMT en de monsternamen door het NFI. Hem wordt geadviseerd contact op te nemen met het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB en de adjunctdirecteur van de DMB. Tevens krijgt hij het advies om er op te letten dat alle essentiële punten in het proces bemonsterd worden.

23:20

Bron:
Feitenverslag
DMB

De milieu-inspecteur van de DMB belt met de adjunctdirecteur van de DMB en het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB over de bevindingen.

4 juli 2006

ca 08.30

Bron:
Feitenverslag
IVW

De piketinspecteur van IVW licht de PSC coördinator IVW telefonisch in over het verzoek om informatie van Haven Amsterdam en de door hen gegeven informatie.

08:30 tot en
met 14:30

Bron:
Feitenverslag
DMB

De milieu-inspecteur van de DMB geeft door aan het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB dat hij naar de Probo Koala gaat.

Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB informeert de directeur van de DMB globaal over de tot dan toe bekende informatie.

De volgende informatie is bij DMB beschikbaar:

- In de lichter MAIN VII is 250 m³ slop aanwezig met caustic soda, stank van mercaptanen, zeer hoog chemisch zuurstofgebruik (CZV).
- Het betreft de helft van de totale hoeveelheid die is aangeboden. De rest is nog aan boord van het zeeschip.
- Uit metingen van de brandweer is gebleken dat er geen gevaar is geweest voor de volksgezondheid tijdens de stankgolf (concentratie H₂S onder gevarengrens maar wel goed meetbaar).
- Onduidelijk is of de slops alleen in de tanks van de lichter aanwezig zijn. De milieu-inspecteur van de DMB heeft het vermoeden dat de stank is verspreid via de DAF wat er op zou duiden dat er slops van de Probo Koala in de verwerkingsinstallatie terecht zijn gekomen. De vraag wordt gesteld of er al met verwerking is begonnen. De directie van APS ontkent dit echter. Verder onderzoek zal dit moeten uitwijzen. Van de gehele installatie worden monsters door het NFI genomen. De milieu-inspecteur van DMB zal bij het onderzoek assisteren. Hij is de inspecteur met de meeste kennis van het bedrijf, installaties en werkwijze.
- De melding van een anonieme fax waarin zou staan dat er 20 m³ ontbreekt (de bron van dit gerucht kon pas later worden gecontroleerd en bleek een fax te zijn, gericht aan het Havenbedrijf)

Het afdelingshoofd vergunningen DMB heeft contact met het hoofd gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam. Er vindt tussen hen informatieuitwisseling plaats.

De milieu-inspecteur van de DMB en een ambtenaar van het IMT gaan naar de KLPD op de



Westerdoksdijk in Amsterdam om daarna samen met de KLPD monsters te gaan nemen uit de sloptanks van de Probo Koala in de Afrikahaven. Men gaat om 10.00 uur naar de Probo Koala.

Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB heeft contact met een beleidsmedewerker van Ministerie van VROM, Directoraat Generaal Milieubeheer, Directie Stoffen, Afval & Straling. Het probleem met betrekking tot de slop met caustic soda en stank (mercaptanen) die op dat moment in de lichter MAIN VII zit wordt kort beschreven en er wordt gevraagd of er suggesties zijn om tot verwerking te komen (zijn er financiële mogelijkheden zoals bijvoorbeeld subsidies). De beleidsmedewerker van VROM geeft aan dat dit probleem helemaal op uitvoeringsniveau ligt en verwijst het afdelingshoofd vergunningen van de DMB door naar de VROM-Inspectie Noord-West.

In het tweede deel van de ochtend neemt de directeur van APS telefonisch contact op met het afdelingshoofd vergunningen van de DMB. De directeur van APS geeft aan dat de slops die op dat moment in de lichter MAIN VII zitten, gezien moeten worden als een tussenopslag en dat er geen sprake is van acceptatie van de slops voor verwerking. Van de zijde van DMB wordt aan APS meegedeeld dat het intern wordt uitgezocht en dat er geen aanleiding is om een ander standpunt in te nemen.⁹ Zodra dit is uitgezocht zal verder contact volgen.

Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB neemt contact op met twee juristen van de DMB. Deze juristen wordt de vraag voorgelegd wanneer er al dan niet sprake is van acceptatie van slops door APS in relatie tot het hebben van slops in de lichter. Dit moet worden beoordeeld aan de hand van de Wm vergunning en de wetgeving. Er wordt aangegeven dat APS de acceptatie betwist en dat het de wens is van de DMB om te komen tot verwerking door APS.

13:13

Bron:

Feitenverslag
DMB en copie
van de hier
weergegeven fax

De DMB ontvangt een fax van APS. Daarin geeft APS aan (letterlijke weergave):

"Zoals u weet zijn er problemen met de retour afgifte van ca 250 mt slops aan het zeeschip "Probo Koala.

Voormelde hoeveelheid is door ons niet geaccepteerd, omdat na bemonstering bleek dat de samenstelling afweek van de door APS gestelde randvoorwaarden, mn. het COD gehalte bleek vele malen hoger dan tijdens het schip opgegeven.

Nadat een nieuw tarief onzerzijds betreffende het verwerken van de slops door het zeeschip niet werd geaccepteerd is besloten de ca 250 mt, welke slechts de oorspronkelijk de helft was van de hoeveelheid aanwezig aan boord van het zeeschip, terug te pompen aan boord van het schip. Zulks zou gepaard kunnen gaan met minimale kosten omdat eerder genoemde hoeveelheid van ca 250 mt zich nog geheel in onze lichter "MAIN VII" bevindt en derhalve ook nog niet van de slops was verwerkt.

De teruggave van de slops aan het zeeschip werd door u geblokkeerd met het argument dat wij de 250 mt reeds zouden hebben "geaccepteerd" . Wij betwisten dit ten stelligste, daarbij mede verwijzend naar de gang van zaken, al dan niet in combinatie met onze algemene voorwaarden.

⁹

Het standpunt van de DMB is op dat moment dat de slops niet terug mogen naar de Probo Koala.



Door Uw standpunt welke wij slechts mondeling van U vernamen, ontstaat er niet alleen een "deadlock" maar ontstaat er ook schade aan onze zijde, alsmede aan de zijde van het zeeschip. Dit is onacceptabel.

Gaarne vernemen wij schriftelijk van U vóór 15:00 hedenmiddag wat Uw standpunt is terzake het terugpompen van de 250 mt slops door onze lichter in het zeeschip "Probo Koala".

Mocht Uw standpunt ongewijzigd blijven en/of mocht U in het geheel niet voor 15:00 hedenmiddag reageren, dan houden wij U aansprakelijk voor alle onzerzijds geleden en nog te lijden schade, inclusief de eventuele aansprakelijkheidsclaim van het zeeschip.

Wij hopen echter dat U tot inzicht zult komen dat het terugpompen, waarvoor Haven Amsterdam reeds toestemming heeft gegeven een correcte handeling is, binnen wettelijke kaders."

- ca 13:30
Bron:
Feitenverslag
DMB
- De directeur van APS neemt telefonisch contact op met het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB. Het sectorhoofd wordt gewezen op de fax. Het sectorhoofd zegt toe deze fax om uiterlijk 15:00 uur te beantwoorden.
- 13:56
Bron:
Feitenverslag
DMB
- Juristen van DMB beoordelen de situatie aan de hand van de Wm-vergunning van APS en wetgeving. Hierbij worden de wens om te komen tot verwerking en de opmerkingen van APS meegenomen. De conclusies uit het onderzoek/de antwoorden op de vragen zijn de volgende:
- Is vergunningvoorschrift in overeenstemming met "verwerking verantwoord"?
conclusie: volledig in overeenstemming;
 - Heeft APS gehandeld in strijd met de zorgplicht? Antw.: zorgplichtartikel is niet van toepassing; de vergunning prevaleert;
 - De vergunning is in overeenstemming met het Landelijk AfvalbeheerPlan (LAP);
 - De slop wordt geacht niet te zijn geaccepteerd gelet op het gestelde in de Wm-vergunning (AO/IC), want er is sprake van dat de partij separaat in opslag is genomen (lichter) in afwachting van onderzoek naar e samenstelling.

Het feitenverslag van de DMB en van de VROM-Inspectie hebben een deels verschillende lezing van het gevoerde telefoongesprek, daarom zijn beide lezingen apart opgenomen.

- ca 14.30
Bron:
Feitenverslag
DMB
- Volgens het feitenverslag van de DMB neemt het afdelingshoofd vergunningen van de DMB telefonisch contact op met een inspecteur van de VROM-Inspectie NW. De coördinator van de VROM-Inspectie meldt een pettenprobleem: is lid van het IMT en werkzaam voor VROM. Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB geeft aan dat er sprake is van slop en dat de DMB een oplossing zoekt om tot verwerking te komen (financieel) en dat het zich laat aanzien dat het voor de DMB moeilijk zal worden om het bedrijf daartoe te verplichten. De coördinator Afval van de VROM-Inspectie geeft aan hier geen oplossing voor te hebben en plaatst kanttekeningen bij de acceptatie. De coördinator Afval van de VROM-Inspectie is van mening dat APS zich niet aan de voorschriften voor lossing heeft gehouden.

- ca 14.30
Bron:
Feitenverslag VI
- Volgens het feitenverslag van de VROM-Inspectie komt het volgende aan de orde:
Het afdelingshoofd vergunningen vraagt de coördinator Afval al gehoord heeft van de stankklachten bij APS. De coördinator Afval van de VROM-Inspectie bevestigt dit. Verder is de stank in het



NW

telefoongesprek niet aan de orde geweest.

Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB vertelt dat APS een schadeclaim heeft neergelegd bij de DMB en daarnaast dat de DMB voor 17:00 uur moet laten weten of de slops terug mogen naar de Probo Koala. Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB gaf aan dat hij alles wat bij APS in de MAIN VII zat wilde tegenhouden. Hij gaf tevens aan dat het om slops ging van gasoline en caustic soda. De coördinator Afval van de VROM-Inspectie heeft de vraag aldus opgevat: Kan de VI op grond van de EVOA het afval tegenhouden? De coördinator Afval van de VROM-Inspectie heeft aangegeven dat scheepsafvalstoffen zoals slops niet onder EVOA vallen en dus op grond van de EVOA niet kunnen worden tegengehouden¹⁰. De coördinator Afval van de VROM-Inspectie gaat er van uit dat zoals in het LAP (Landelijk AfvalbeheerPlan) staat omschreven, scheepsafvalstoffen scheepsafvalstoffen blijven ook als deze door de inrichting (APS) geaccepteerd zouden zijn. Er werd door het afdelingshoofd vergunningen van de DMB geen twijfel geuit of er sprake was van scheepsafvalstoffen.

In het telefoongesprek is verder de vraag aan de orde geweest of APS kon stellen dat de slops niet geaccepteerd zijn. Dit wordt door de coördinator Afval van de VROM-Inspectie later nog uitgezocht¹¹. Hiervoor heeft zij de Wm-vergunning van APS bekeken. Over andere handhavingpartners is niet gesproken.

15:00

Het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB belt met de directeur van APS om te melden dat het antwoord op de fax later komt.

Bron:

Feitenverslag

DMB

Tussen 09:00
en 17:00

De coördinator PSC van IVW-TEZ wordt gedurende de dag telefonisch benaderd door Haven Amsterdam en de KLPD omtrent de zaak Probo Koala.

Bron:

Feitenverslag

IVW

De strekking van de gesprekken was of het wettelijk toegestaan was de slops weer aan boord te nemen en naar zee te vertrekken. Er is verder geïnformeerd naar de wettelijke mogelijkheden het schip te dwingen de slops af te geven. De coördinator PSC heeft aangegeven dat IVW geen wettelijke mogelijkheden heeft om het schip te verplichten de slops in Amsterdam af te geven dan wel het schip aan te houden.¹²

Tussen 13.00
en 18.00 uur

Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB heeft telefonisch contact met Port State Control. Er wordt gevraagd of er mogelijkheden zijn om het schip te volgen. Port State Control meldt dat het slop is geregistreerd en dat dit wordt doorgegeven aan de volgende haven.

Bron:

Feitenverslag

DMB

ca 15:45

De milieu-inspecteur van de DMB belt met het afdelingshoofd vergunningen van de DMB. Er wordt aangegeven dat er een brief uitgaat waarin staat dat APS de lading slops niet mag teruggeven aan de Probo Koala. De milieu-inspecteur van de DMB vertelt aan het afdelingshoofd vergunningen van de DMB dat er bij hem en het IMT een verdenking is van verwerking van de partij slops door APS. Dit vanwege geurwaarneming bij de DAF en de analysesresultaten van APS.

Bron:

Feitenverslag

DMB

ca 15:45

Er is intern overleg bij de DMB. Hierin worden de volgende onderwerpen besproken:

¹⁰ De VROM-Inspectie is toezichthouder op grond van de EVOA.

¹¹ Het antwoord wordt gegeven in een e-mail die op 16:32 uur aan het afdelingshoofd vergunningen van de DMB is verzonden.

¹² Additionele informatie van IVW (uit feitenverslag IVW): De coördinator heeft gehandeld op basis van informatie die hem door de piketinspecteur van IVW was overgebracht, noch de KLPD, noch Haven Amsterdam hebben informatie gegeven waaruit zou blijken dat de slops andere stoffen zou bevatten dan eerder gemeld.



Bron:
Feitenverslag
DMB en copie
van fax

- We willen APS er toe brengen om de slops te laten verwerken.
- Conclusie van juristen van DMB is dat de slops niet door APS zijn geaccepteerd op grond van de Wm-vergunning met het overnemen in de lichter.
- Het voorlopig uitgangspunt blijft het vermoeden dat de verwerking is gestart. Bewijs is dan uiteindelijk wel noodzakelijk.
- De brief waarin een verbod is opgenomen voor het terugpompen naar de Proba Koala wordt gefaxt aan APS, deze luidt (letterlijke weergave):

16:00

"Onderwerp: Slops afkomstig van het zeeschip "Probo Koala"

Geachte heer (.....)

In reactie op uw fax kenmerk ... bericht ik u het volgende.

Op grond van waarnemingen van onze inspecteur de heer (...) en een ambtenaar van de KLPD zijn wij er niet van overtuigd dat de bewerking van de slobs uit de "Probo Koala" niet reeds in gang was gezet. Hierdoor is sprake van acceptatie. De aanwezigheid van de slobs in uw lichter MAIN VII zien wij als bufferopslag hetgeen losstaat van acceptatie.

Naar verwachting zijn morgenmiddag (5 juli 2006) de analyseresultaten bekend van de door justitie genomen monsters die bij het Gerechtelijk Laboratorium te Rijswijk worden onderzocht. In afwachting van dit resultaat mag u, gelet op het gestelde in artikel 10:37 Wet Milieubeheer, deze slobs niet uit de inrichting afvoeren anders dan naar een erkende verwerker.

Als uit de vorenbedoelde analyseresultaten blijkt dat er geen sprake is geweest van bewerken in uw inrichting, en daarmee geen sprake is van acceptatie, staat het u vrij de slobs terug te voeren naar de oorspronkelijke eigenaar.

*Hoogachtend,
namens burgemeester en wethouders van Amsterdam
hiertoe bevoegd namens het besluit
van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland
van 30 november 1999 (nr. 1999/28641)
de directeur van de Dienst Milieu en Bouwtoezicht
voor deze,*

*De heer (.....)
hoofd sector Milieutoezicht*

16:00

Bron:
Feitenverslag
DMB

De directeur van APS belt met het afdelingshoofd vergunningen van de DMB en meldt dat hij verontwaardigd is over de bejegening door het IMT. De directeur wordt doorverwezen naar de betreffende Officier van Justitie.

De DMB ontvangt informatie van de milieu-inspecteur DMB dat analyseresultaten zeker niet voor het einde van de week verwacht kunnen worden.

Het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB neemt contact op met de parketsecretaris van het Functioneel Parket en informeert deze over:



- Stankprobleem.
- Wens te verwerken, problemen rond de acceptatie.
- Er wordt gevraagd of er slops in de installaties van APS zijn gekomen.

16:32
Bron:
Feitenverslag VI
NW en copie mail

De coördinator Afval van de VROM-Inspectie stuurt een mail naar het afdelingshoofd vergunningen van de DMB met de volgende inhoud (letterlijke weergave):

*Hoi (...), ik heb de vergunning van AVR¹³ nog eens nagekeken en dan blijkt dat ook de lossing van niet te accepteren afvalstoffen centraal kan staan en niet alleen de acceptatie. APS heeft zich niet aan de voorschriften voor lossing gehouden en heeft dit voor eigen risico gedaan. Ik hoop dat je er nog iets aan hebt om de schadeclaim af te wentelen. Bovendien zou je het kunnen zien als een ongewoon voorval Wm zoals ook in de vergunning staat omschreven en dat had dus gemeld moeten worden.
groet, (.....)*

Bij de mail zit een bijlage (incident.doc) met de volgende inhoud.

Art. 17.1 Wm: vergunninghouder moet, bij een ongewoon voorval in de inrichting, onmiddellijk maatregelen treffen die redelijkerwijs van hem kunnen worden verlangd, om nadelige gevolgen voor het milieu te voorkomen of, voorzover dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken en ongedaan te maken. Onder een ongewoon voorval moet worden verstaan elke gebeurtenis die afwijkt van de normale bedrijfsactiviteit.

Ingevolge art 17.2, eerste lid Wm moet vergunninghouder een dergelijk voorval zo spoedig melden aan het bevoegd gezag.

Heeft APS een melding gedaan richting bevoegd gezag ivm ongewoon voorval dat stank tot gevolg heeft gehad?

Hoeveel tijd tussen ontvangst en melding?

Wm-vergunning B01/1007MD 1999 Voorschrift B 5 en Vvgb artikel 9:

Onder 1: Indien blijkt dat een aangeboden partij afvalstoffen toch ongewenste afvalstoffen bevat, dient de vergunninghouder in overleg met de aanbieder van de betreffende partij maatregelen te nemen om herhaling te voorkomen.

Onder 5: de vergunninghouder is verplicht te werken volgens de laatste door het bevoegd gezag goedgekeurde versie van de acceptatieprocedure

Onder 6: zolang vergunninghouder niet beschikt over een goedgekeurde acceptatieprocedure, dient hij zich te houden aan de acceptatieprocedure die in de vergunningaanvraag is opgenomen.

Voorschrift B 11:

Indien een partij, die niet mag worden geaccepteerd, gelost is in een depotbak, depotcontainer of depottank, moet deze binnen 4 weken na analyse afgevoerd worden naar een vergunninghouder.

Voorschrift B 17

Alvorens de lossing van vloeibare (gevaarlijk) afvalstoffen afkomstig van schepen

¹³ AVR (Afval Verwerking Rijnmond) verwijst naar de oude naam van APS



plaatsvind, moeten ten minste de volgende eigenschappen van deze stof bij de vergunninghouder bekend zijn o.a.

- *eigenschappen betreffende geur**
- *eigenschappen betreffende giftigheid*
- *eventuele bijzonderheden*

**deze eigenschappen moeten worden nagegaan voor zover dit relevant is voor de betreffende afvalstoffen, om ervoor te zorgen dat de lossing veilig en zonder hinder voor de omgeving geschiedt.*

DMB stelt deze mail zonder bijlage te hebben ontvangen.

17:55

Bron:

Feitenverslag

DMB en copie fax

In reactie op de fax van de DMB reageert APS dezelfde middag per fax. In deze fax staat (letterlijke weergave):

"Betreft: Slops afkomstig van het zeeschip "Probo Koala"

Mijne heren,

In reactie op Uw fax van hedenmiddag merken wij het navolgende op.

Uw wijze van handelen stelt ons in hoge mate teleur. Zoals meer dan eens meegedeeld is door ons niets van de uit de Probo Koala afkomstige slops aan land gebracht en/of verwerkt.

De beweerde waarnemingen van Uw inspecteur en de ambtenaar van de KLPD zijn dan ook inaccuraat en hoogst speculatief.

Het zeeschip Probo Koala staat op vertrek. Er is geen enkele reden voor dat schip om in de haven van Amsterdam te (ver) blijven a raison van € 35.000,00 per dag (havengelden e.a)

Wachtten tot morgenmiddag op de analyse resultaten waaraan ons inziens de resultaten al vaststaan, draagt in geen enkel opzicht bij aan een acceptabele oplossing. Immers het zeeschip zal alsdan zijn vertrokken tenzij wij het middels een beslaglegging tegenhouden

Indien het schip vertrekt zal het voor ons feitelijk onmogelijk zijn de slops te retourneren.

Indien wij het schip middels een beslag tegengehouden en morgen blijkt dat niets is verwerkt in onze inrichting, kan vermoedelijk worden geretourneerd, doch zal het schip ons aanspreken voor de onnodige vertraging en mogelijkerwijs voor de beslaglegging.

Bij deze houden wij U aansprakelijk, wegens onzorgvuldig handelen, voor al onze schade en de eventuele vordering van het schip op ons.

Voormelde onzorgvuldigheid bestaat er ook uit dat de resultaten en het door U ingestelde onderzoek zo lang op zich laten wachten.



We behouden ons verder alle rechten en wesen voor.

Hoogachtend,

Amsterdam Port Services B.V.

*(.....)
-directeur-*

- 18:00
Bron:
Feitenverslag
DMB
- De directeur van APS belt met het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB en verzoekt om een gesprek.
- 18:30
Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf
- Haven Amsterdam wordt door een deurwaarder geïnformeerd dat APS civielrechtelijk beslag heeft laten leggen op de Probo Koala. Dit om te voorkomen dat het schip de haven verlaat en APS achter laat met de hoge verwerkingskosten van €200.000. In reactie op dit beslag neemt het hoofd gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam contact op met de reder. Het hoofd doet de suggestie om de slops toch te laten verwerken in Nederland en daarvoor een bankgarantie af te geven. Hij geeft hierbij aan de reder het argument dat extra ligdagen van het schip ook veel geld kosten. De reder wil niet op deze suggestie ingaan.
- 19:00
Bron:
Feitenverslag
DMB
- Het sectorhoofd milieutoezicht en het afdelingshoofd vergunningen van de DMB maken een afspraak met APS. Zij zullen om 21:00 uur naar het bedrijf APS gaan. De directeur van de DMB wordt geïnformeerd dat dit gesprek zal plaatsvinden.
- 21:00 tot en met 23:00
Bron:
Feitenverslag
DMB en copie
brief aan APS
- Het sectorhoofd milieutoezicht en het afdelingshoofd vergunningen van de DMB hebben een gesprek met de directeur en de kwaliteitscoördinator van APS.
- De afvaardiging van de DMB neemt de gebeurtenissen van de afgelopen twee dagen door met de directie van APS.
- De afvaardiging van de DMB neemt op het terrein geen stank waar.
 - De afvaardiging van DMB geeft aan dat men streeft naar verwerking van de aangeboden slops. APS geeft aan dat wel te willen maar wijst er op dat de reder weigert de hiervoor geoffreerde prijs te betalen.
 - Er wordt gesproken over het risico dat APS neemt door de aangeboden partij slops pas te analyseren als deze al in de lichter van APS zit.
 - Een groot deel van het gesprek gaat over de verdenking dat er al met de verwerking van de slops is begonnen. APS geeft aan dat zij niet uitsluit dat bij het overpompen van een andere deelpartij een geringe hoeveelheid ladingrestant van de Probo Koala uit het leidingstelsel van de lichter in de buffertank terecht is gekomen en deze de stank heeft veroorzaakt. APS bezweert dat er geen sprake is van acceptatie en is bereid om een hoge dwangsom te betalen die opeisbaar zal worden als blijkt dat men liegt.



- APS geeft aan dat de "20 m³"¹⁴ op een misvatting berust. APS geeft aan bereid te zijn de inhoud van de tanks door een onafhankelijke instantie te laten bepalen.
- Het S-formulier (acceptatieformulier voor de verwerker) wordt gecontroleerd. Hierop is uitsluitend getekend voor afgifte. En zijn geen handtekeningen geplaatst voor acceptatie door APS.

Na het gesprek met de directie van APS volgt interne beraadslaging tussen het sectorhoofd milieutoezicht en het afdelingshoofd vergunningen op het terrein van APS. Er wordt geconstateerd dat er geen grond is om de slops vast te houden op grond van de volgende overwegingen:

- Juridisch advies van de DMB (zie mail van 4 juli 13:56).
- Gelet op de discussie over de 20 m³ en de manier van werken bij het lossen zijn het sectorhoofd milieutoezicht en het afdelingshoofd vergunningen van de DMB van mening dat er niet bewezen kan worden dat er slop is verwerkt.
- Het niet voorhanden hebben van de analysesresultaten van de door het IMT genomen monsters.
- De overtuiging die bij de afvaardiging van de DMB bestaat dat het bewijs van verwerking van de slops uiteindelijk niet door het IMT geleverd kan worden.
- Urgentie.
- Geen recent handhavingsverleden van APS en een goed lopend vooroverleg voor een nieuwe vergunning.
- Als de inhoud van de lichter wordt teruggepompt wordt het politieonderzoek niet gedwarsboemd omdat de monstername is afgerond. Dat betekent dat APS toch nog vervolgd kan worden als blijkt dat er houdbaar bewijs is.
- Door de melding van Port State Control Nederland aan Port State Control Estland (volgende haven) kan worden gecontroleerd of de slops op zee zijn geloosd.

Ook speelde in de overweging mee dat geen van de geraadpleegde instanties alternatieven had aangegeven om de slops te laten verwerken. Bijvoorbeeld op kosten van de overheid.

Het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB geeft aan de directie van APS aan dat hij geen bezwaar heeft om de slops terug te pompen naar de Probo Koala. Als voorwaarde wordt een dampretoursysteem geëist. Daarnaast eist de DMB een onafhankelijke meting van de inhoud van de lichter MAIN VII voor en na lossing van de slops.

Het bureau Saybolt krijgt opdracht om de meting uit te voeren.

De conclusies van het gesprek zijn verder formeel vastgelegd in de brief die op 12 juli 2006 aan APS is verzonden.

Deze brief luidt (letterlijke weergave):

"Onderwerp: Slops afkomstig van het zeeschip "Probo Koala"

Geachte heer (.....),

¹⁴ APS doelt op de verdenking dat er slops zijn verwerkt. Of APS op de hoogte is van de anonieme fax is niet bekend.



In mijn brief P0603059 van 4 juli jl. deelde ik u mee dat u de in uw lichter MAIN VII opgeslagen slops niet uit uw inrichting mocht afvoeren, behoudens afvoer naar een erkende verwerker. Dit in afwachting van analyseresultaten waaruit zou blijken dat de slops in uw inrichting zouden zijn ver- of bewerkt.

Aanleiding tot het innemen van dit standpunt vormde de volgende informatie van een eigen medewerker en een medewerker van de KLPD:

- *op een aantal punten in de walinstallatie werd organoleptisch¹⁵ het product waargenomen;*
- *door de schipper van de lichter was het S-formulier voor de betreffende partij getekend;*
- *in een gesprek met u is de indruk ontstaan dat bij het retourneren ca 30 ton minder zou worden teruggevoerd dan was ingenomen.*

Op basis van deze punten is er, gelet op het gestelde in uw beleidsnota AV AO/IC, sprake van acceptatie van de slops (u bent kennelijk aan het bewerken) en mag, op grond van de vigerende Wm-vergunning, afvoer uitsluitend plaatsvinden naar een erkende verwerker. De ontdoener (het zeeschip "Probo Koala") is niet als zodanig aan te merken.

U heeft daarop gereageerd in uw brief, kenmerk APS/06/mc103. In uw brief geeft u aan dat u het geen acceptabele oplossing vindt en dat u genoodzaakt bent om beslag te leggen op het zeeschip om te voorkomen dat u de slops niet kunt retourneren.

U geeft aan ons (de Dienst Milieu en Bouwtoezicht) aansprakelijk te houden voor al uw schade en vorderingen van derden.

Telefonisch heeft u aangegeven dat uw toelichting bij de betrokkenen kennelijk niet goed is overgekomen dan wel verkeerd is geïnterpreteerd. U heeft verzocht om een gesprek. Dit gesprek heeft op de avond van 4 juli plaatsgevonden. Naast u was aanwezig de heer (.....) van uw organisatie en de heren (.....) van mijn dienst. In het gesprek zijn de gebeurtenissen, de processen en de werkwijzen in uw inrichting die in relatie staan tot de problematiek van de slops doorgenomen. U heeft onder meer verklaard dat de tanks met het omstreden slop met kettingen zijn verzekerd en dat bepaling van de inhoud door middel van een gekalibreerde peilstok mogelijk is.

Naar aanleiding van het gesprek hebben mijn medewerkers de volgende conclusies getrokken:

- *gelet op de lage reukgrens van mercaptanen en de manier van werken bij het beladen en lossen van de lichter is het aannemelijk dat de geur van mercaptanen zich in de gehele installatie heeft verspreid zonder dat er sprake was van bewerken van de slops;*
- *voor acceptatie van een partij zijn, op het S-formulier, meer handtekeningen nodig dan de schipper van de lichter (kapitein van het betreffende zeeschip alsmede de acceptant van uw bedrijf);*
- *de idee dat bij het retourneren 30 ton slop minder zou worden*

¹⁵ Organoleptisch betekent beoordelen door middel van zintuigen (proeven, ruiken).



aangeleverd aan het zeeschip berust op een misverstand;

- de aanwezigheid van gekalibreerde meetinstrumenten maakt het mogelijk de inhoud van de tanks van de lichter nauwkeurig te bepalen;
- De uitgevoerde monsternamen door de KLPD kan wellicht aanvullende informatie verschaffen aar het is twijfelachtig of deze informatie tijdig wordt aangeleverd.

Dit leidde tot de overall conclusie dat het niet aannemelijk is te maken dat er sprake is van acceptatie van de omstreden partij slop. Mijn medewerkers hebben u medegedeeld dat het verbod tot retourneren was opgeheven onder de voorwaarde dat een onafhankelijke gecertificeerde instantie de inhoud van de tanks van de lichter zou bepalen voor lossen van het slop en na lossen van het slop. Ook is u meegedeeld dat als er aanzienlijke verschillen in data op het S-formulier en de meting door het meetinstituut op zouden treden, die in lijn zouden zijn met de analyseresultaten van de genomen monsters, dit door mijn organisatie als kwade opzet zou worden uitgelegd en dat passende maatregelen zouden worden genomen.

Naar aanleiding van het door Saybolt uitgebrachte rapport concludeer ik dat er sprake is van een zeer goede overeenstemming met de gegevens op het S-formulier. Vergelijking met de analyse resultaten van de door de KLPD genomen monsters is niet mogelijk gebleken omdat de resultaten hiervan mogelijk nog geruime tijd op zich laten wachten.

*Hoogachtend,
(.....)*

22:48

Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf

Het hoofd gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam wordt gebeld door APS. Er wordt meegedeeld dat de DMB toestemming geeft om de slops terug te pompen naar de Probo Koala. Haven Amsterdam checkt dit bij het afdelingshoofd vergunningen van de DMB en dit blijkt correct.

De lichter Main VII gaat in de nacht langs het schip Probo Koala die op dat moment nog steeds is afgemeerd in de Afrikahaven te Amsterdam.

5 juli 2006

00:55

Bron:
Feitenverslag
DMB

Eerste meting door Saybolt van de inhoud van de lichter MAIN VII. De tanks zijn gevuld met 250 m³ slops.

Tussen 08:45 en 09:00

Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf

Het civielrechtelijk beslag op het zeeschip Probo Koala is opgeheven en Haven Amsterdam wordt hiervan in kennis gesteld.

Iets voor 09:00 uur heeft het hoofd gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam contact met de KLPD over het besluit dat er teruggepompt mag worden.

Het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB belt met het hoofd afdeling gevaarlijke stoffen & milieu van Haven Amsterdam. Haven Amsterdam meldt dat de KLPD op de hoogte is



gebracht.

- 09:00
Bron: interview milieu-inspecteur DMB
- Het afdelingshoofd vergunningen van de DMB informeert de milieu-inspecteur van de DMB dat er de avond tevoren is besloten dat er teruggepompt mag worden.
- Ochtend, tijd niet precies bekend
Bron: Feitenverslag DMB
- De zaakofficier van het Openbaar Ministerie die belast is met deze zaak belt met de directeur van de DMB. De officier spreekt de DMB aan omdat zij van mening is dat de partij slops wel zijn geaccepteerd door APS op basis van een acceptatieplicht. De directeur DMB geeft aan dat er geen acceptatieplicht is, maar dat DMB moet bewijzen dat er wel is geaccepteerd. De directeur van DMB biedt aan om na te gaan of de lading al is teruggepompt. Dit wordt door de zaakofficier niet nodig gevonden. Er wordt een evaluatie afgesproken.
- 11:00
Bron: Feitenverslag Havenbedrijf
- Vanwege het feit dat de dampretouraansluiting enige problemen geeft wordt pas met overpompen gestart rond 11:00 uur.
- ca 12:00
Bron: Feitenverslag VI NW
- De coördinator Afval van de VROM-Inspectie wordt gebeld (thuis) door de parketsecretaris van het Functioneel Parket van het OM. De parketsecretaris meldt dat de DMB zonder overleg met de handhavingpartners toestemming heeft gegeven om de lading slops in de MAIN VII afkomstig uit de Probo Koala terug in het zeeschip te pompen. De vraag van de parketsecretaris is of de VROM-Inspectie iets kan doen. De coördinator Afval van de VROM-Inspectie geeft aan dat het scheepsafvalstoffen zijn en dat deze zijn uitgezonderd van de EVOA. De VI inspecteur geeft aan dat ze nog met een jurist van de VROM-Inspectie zal bellen ter verifiëring. De jurist die binnen VROM wordt geconsulteerd, bevestigt dat scheepsafvalstoffen zijn uitgezonderd van EVOA. Dit wordt nogmaals doorgegeven aan de parketssecretaris van het OM.
- 12:33
- De coördinator Afval van de VROM-Inspectie heeft de mail die eerder aan het afdelingshoofd vergunningen van de DMB was gestuurd, doorgestuurd naar de parketsecretaris (zie 4 juli 16:32).
- 13.30
- Uit gegevens van Haven Amsterdam blijkt dat de MAIN VII om 13.30 is weggevaaren van de Probo Koala.
- 14:40
Bron: Feitenverslag DMB
- Tweede meting door het bureau Saybolt. De lichter MAIN VII is leeg ("*measurements after discharge*"). De milieucoördinator van APS belt met het sectorhoofd milieutoezicht van de DMB. Deze geeft aan dat er 2 m³ meer slops zijn teruggegaan in de Probo Koala dan er oorspronkelijk uitkwamen.
- Uit diverse interviews met Havenbedrijf, IVW en DMB blijkt dat een meetverschil van 2 m³ niet abnormaal is op zo'n hoeveelheid.
- 15:16
Bron: Feitenverslag IVW en copie mail
- De Inspectie Verkeer en Waterstaat ontvangt van de KLPD (namens het functioneel parket) de volgende mail (letterlijke weergave):



"Geachte heer,

In aanvulling op de inmiddels besproken problematiek inzake het niet kunnen afgeven van de slobbs bij APS te Amsterdam door de tanker PROBO KOALA, IMO nr: 8309816, Bahama flag, is door het functioneel parket besloten het schip te laten vertrekken naar zijn volgende bestemmingshaven, vermoedelijk Paldiski te Estland.

Kort samengevat heeft het schip aanvankelijk 250 ton slobbs inzake verschillende restladingen vermengd met detergens afgegeven, waarvan 25 ton is geaccepteerd en 225 ton terug gegeven aan het schip (geweigerd door de HOI).

Het verzoek is om namens het OM te bevorderen dat in de bestemmingshaven een PSC aan boord wordt gedaan ten einde vast te stellen of de teruggegeven slobbs nog aanboord zijn en niet geloosd zijn in strijd met de regels gesteld bij of krachtens Marpol 73/78.

Binnen het KLPD is e.e.a. vastgelegd onder Noordzee dossiernummer AP (...). Tevens verzoek ik u de onderzoeksresultaten te doen toekomen aan het Bureau Zeezaken van de Unit Noordzee.

Bij voorbaat mijn dank.

*Met vriendelijke groet,
(.....)*

IVW geeft gehoor aan het verzoek van de KLPD om de volgende haven te informeren. Dit verzoek is eerder reeds gedaan door Haven Amsterdam en DMB. In de database voor PSC is op 5 juli een melding gemaakt die is gekoppeld aan het schip. Het bericht luidde als volgt (letterlijke weergave):

"Stop discharge app. 250 MT canceled and backloaded (225 MT) at Amsterdam due to high expenses of disposal! Total amount a/b 450 MT. To be monitored in Oil record book during inspections."

De PSC coördinator IVW heeft het verzoek om inspectie ook nog per fax naar Paldiski te Estland verstuurd.

15:30
Bron:
Feitenverslag
Havenbedrijf

Het zeeschip Probo Koala vertrekt richting Paldiski, Estland.
Haven Amsterdam licht Port State Control in, met het verzoek de PSC van Estland te informeren over dit incident. Haven Amsterdam wordt op de hoogte gebracht dat dat gebeurd is.

Middag
Bron:
Feitenverslag VI
NW

De coördinator Afval van de VROM-Inspectie belt het afdelingshoofd overheden Amsterdam Utrecht Flevoland (AUF)¹⁶ en legt hem bovengenoemd verhaal kort voor.

¹⁶ Het afdelingshoofd Afval van de VROM-Inspectie is op vakantie.



6 juli 2006

Bron:
Feitenverslag
IVW

IVW informeert de KLPD per e-mail dat de volgende haven is geïnformeerd en dat IVW in afwachting is van terugmelding door de autoriteiten in Estland.

Dinsdag 11 juli 2006 is het bericht dat door Port State Control in de database is gezet verwijderd (hieruit valt op te maken dat door de Estse autoriteiten aan het verzoek van IVW is voldaan. Paris MoU procedures vragen dat berichten die niet langer relevant zijn uit de database worden verwijderd bij de eerst volgende inspectie).





3 Wetgeving

Allereerst wordt in dit hoofdstuk een overzicht gegeven van de internationale, Europese en nationale wetgeving met betrekking tot scheepsafval en ladingresiduen alsmede overige afvalstoffen, voorzover betrekking hebbend op deze zaak. Vervolgens zullen de inzamel- en Wet milieubeheervergunning van APS beschreven worden.

3.1 Internationale wetgeving

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (hierna: Marpol 73/78) van de Internationale Maritieme Organisatie heeft tot doel de bescherming van het mariene milieu. Dit verdrag dateert uit 1973, en is aangevuld in 1978. Marpol 73/78 bevat zes bijlagen die handelen over verschillende categorieën afvalstoffen. Marpol 73/78 is primair bedoeld om lozing van afvalstoffen, die verband houden met de normale exploitatie van het schip, op zee te reguleren door middel van lozingsverboden en -voorschriften.

Voor het internationale transport van afval gelden regels. Dit zijn:

- het VN¹⁷ verdrag van Bazel uit 1989, over de beheersing van grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering ervan. Bij dit verdrag horen lijsten van afvalstoffen.
- het OESO¹⁸ besluit van 1992, betreffende het toezicht op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen bestemd voor handelingen ter nuttige toepassing.

Het verdrag van Bazel beschrijft dat dit verdrag niet van toepassing is op afvalstoffen die voortkomen uit de gewone exploitatie van een schip, en waarvan de lozing onder een andere internationale akte valt (artikel 1, lid 4). Marpol 73/78 moet als een zodanige internationale akte worden aangemerkt. Scheepsafvalstoffen en ladingresiduen van schepen vallen onder het Marpol 73/78 en zijn dus uitgezonderd van de regelgeving van het verdrag van Bazel voor overbrenging van afval. Alle EU¹⁹ landen waaronder Nederland en Estland, alsmede Ivoorkust, hebben het Marpol verdrag geratificeerd. Nederland, Estland en Ivoorkust hebben ook het verdrag van Bazel geratificeerd. In Nederland is dit verdrag 15 juli 1993 van kracht geworden, in Estland op 21 juli 1992, in Ivoorkust op 1 maart 1995. Daarnaast is Ivoorkust geen OESO land. Ivoorkust is één van de 77 ACS²⁰ landen.

3.2 Europese wetgeving

¹⁷ Verenigde Naties

¹⁸ Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling

¹⁹ Europese Unie

²⁰ De landen van Afrika ten zuiden van de Sahara, de Caraïben en de Stille Oceaan.



Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen 2000/59/EG

Binnen de Europese Unie is, in aanvulling op het Marpol 73/78, de Europese richtlijn betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (2000/59/EG) (verder Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen) tot stand gekomen. In deze richtlijn wordt onderscheid gemaakt in scheepsafval en ladingresidu:

Scheepsafval in de zin van Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen, artikel 2, aanhef en onder c

Scheepsafval is afval, met inbegrip van sanitair afval, en residuen, niet zijnde ladingresiduen, die ontstaan tijdens de bedrijfsvoering van een schip en vallen onder het toepassingsgebied van de bijlagen I, IV en V van Marpol. Dit betreft, kort gezegd, olie en oliehoudende mengsels afkomstig uit de machinekamer van het schip, sanitair afval uit toiletten en douches en huisvuil. Onder scheepsafval wordt voorts ladinggebonden afval begrepen, zoals omschreven in de Guidelines voor de uitvoering van bijlage V van Marpol. Ladinggebonden afval omvat slechts verpakkings- en stuwagemateriaal.

Scheepsafval dient, op grond van artikel 7 van de genoemde richtlijn te worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening, tenzij het schip beschikt over voldoende afzonderlijke (= naar te onderscheiden afvalsoorten) opslagcapaciteit en het afval in de volgende aanloophaven verwerkt kan worden.

Ladingresiduen in de zin van Richtlijn Havenontvangstvoorzieningen, artikel 2, aanhef en onder d

Ladingresiduen zijn 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.

Ladingresiduen dienen op grond van artikel 10 van de richtlijn te worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening voor zover Marpol 73/78 dit voorschrijft. Als dit is voorgeschreven, moet afgifte volgens de voorschriften van Marpol 73/78 plaatsvinden. Marpol 73/78 bevat uitsluitend afgifteplichten voor een aantal categorieën in bulk vervoerde vloeibare chemicaliën. Marpol 73/78 bevat geen verplichting tot de afgifte van ladingresiduen die bestaan uit olie of oliehoudende mengsels. Onder zeer strenge voorwaarden mogen in een beperkt aantal gevallen oliehoudende ladingresiduen worden geloosd. Olierestanten die niet in zee mogen worden geloosd, dienen volgens de Marpol 73/78, Bijlage I, lozingsvoorschriften, hetzij aan boord te worden gehouden, hetzij aan een havenontvangstvoorziening te worden afgegeven. Marpol 73/78 bepaalt niet waar of wanneer dat dient te gebeuren.

Havenontvangstvoorzieningen en -installaties

Op grond van Marpol dienen landen te beschikken over havenontvangstvoorzieningen waar scheepsafvalstoffen en ladingresiduen in ontvangst genomen kunnen worden. In de richtlijn Havenontvangstvoorzieningen is dit ook opgenomen. Onder een havenontvangstvoorziening wordt in de deze richtlijn verstaan een vaste, drijvende of mobiele voorziening die geschikt is voor de ontvangst van scheepsafval en ladingresiduen (artikel 2, onder d)²¹. APS is aangewezen als havenontvangstvoorziening. Daarnaast bestaat ook het begrip HOI: een havenontvangst*installatie* hiermee wordt (over het algemeen) bedoeld dat de afvalstoffen ook (naast ontvangst) verwerkt kunnen worden. Voor het verwerkende gedeelte moet apart een Wet milieubeheer-vergunning worden verleend.

In de richtlijn is in artikel 2, laatste volzin, opgenomen dat scheepsafvalstoffen en ladingresiduen wel als afval worden beschouwd in de zin van de Kaderrichtlijn afvalstoffen.

²¹ Zie voor verdere beschrijving de paragraaf over de Haven Amsterdam.



EVOA

Het verdrag van Bazel en het OESO besluit zijn in Europa vastgelegd in de Europese Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen (EEG 259/93), in het kort EVOA. De EVOA is een Verordening en dus rechtstreeks geldig in alle EU landen.

In de EVOA wordt onder het begrip afvalstoffen verstaan de afvalstoffen zoals omschreven in artikel 1, onder a, van de Kaderrichtlijn afvalstoffen²².

De EVOA kent een zogenaamde kennisgevingsprocedure (dit is te beschouwen als een aanvraagprocedure ten behoeve van het verkrijgen van toestemming/geen bezwaar)²³. Afhankelijk van de vraag of er sprake is van verwijdering of nuttige toepassing en welke afvalstoffen het betreft, moet kennis worden gegeven van de voorgenomen overbrenging.

In Nederland is gekozen voor het systeem dat de kennisgeving door de Minister (in casu de Staatssecretaris) van VROM wordt doorgezonden naar de bevoegde autoriteit van bestemming en niet door de kennisgever zelf. Het begrip kennisgever is nader uitgewerkt in de EVOA (artikel 2, onder g-iv). Een kennisgever is elke natuurlijke of rechtspersoon die tot kennisgeving is verplicht, dat wil zeggen de hierna bedoelde persoon die voornemens is afvalstoffen over te brengen of te doen overbrengen:

- de persoon wiens activiteiten deze afvalstoffen hebben voortgebracht (oorspronkelijke producent), of
- indien dat niet mogelijk is, een daartoe door een Lid-Staat erkende inzamelaar of een geregistreerde of erkende handelaar of makelaar die de verwijdering of nuttige toepassing van afvalstoffen regelt, of
- indien deze personen onbekend of niet erkend zijn, de persoon die deze afvalstoffen in zijn bezit of onder zijn wettelijke controle heeft (houder), of
- in geval van invoer in of doorvoer door de Gemeenschap van afvalstoffen, de persoon die door de wetgeving van het land van verzending is aangewezen, of, indien geen aanwijzing heeft plaatsgevonden, de persoon die de afvalstoffen in zijn bezit of onder zijn wettelijke controle heeft (houder).

Zeer kort samengevat houdt de kennisgevingsprocedure in:

- bij overbrenging ten behoeve van *verwijdering* moet de bevoegde autoriteit van het land van bestemming vergunning geven (30-dagen-termijn); de bevoegde autoriteiten²⁴ van de landen van verzending en van doorvoer kunnen bezwaar maken (20 dagen-termijn).
- bij overbrenging ten behoeve van *nuttige toepassing* is de procedure afhankelijk van de aard van de afvalstof (groen, oranje of rood²⁵): voor oranje en rode lijst afvalstoffen is een kennisgeving vereist met mogelijkheid van bezwaar maken van de bevoegde autoriteiten (30 dagen termijn); bij rode lijst stoffen moet op schriftelijke toestemming worden gewacht. Voor overbrenging van groene lijst stoffen is geen kennisgeving vereist.

Het onderscheid 'nuttige toepassing' of 'verwijdering' is dus met name relevant voor de te volgen procedure alsmede voor de aan te voeren bezwaargronden door de bevoegde autoriteiten.

De EVOA regelt ook de uitvoer uit en de invoer in de Gemeenschap. Zonder uitputtend te zijn kan hier het volgende vermeld worden.

De *uitvoer voor verwijdering*²⁶ is in principe verboden. Alleen uitvoer ten behoeve van verwijdering naar EVA-landen²⁷ die partij zijn bij het verdrag van Bazel is toegestaan. In artikel 16 is een *absoluut verbod*

²² Thans Richtlijn 2006/12/EG. Dit is een regeling voor de verwijdering van afvalstoffen.

²³ Artikel 3 en 4 alsmede artikel 6 en 7 en tevens, artikel 15, 20, 21 en 23

²⁴ Ingevolge artikel 36 van de EVOA wijzen de lidstaten de voor de toepassing van deze verordening bevoegde autoriteit aan. Voor Nederland is op grond van artikel 10.58, derde lid, van de Wet milieubeheer de minister van VROM als zodanig aangewezen.

²⁵ Bijlage II, III en IV van de EVOA bevatten lijsten met respectievelijk groene (niet gevaarlijke), oranje (enigszins gevaarlijke) en rode (gevaarlijke) afvalstoffen.

²⁶ Artikelen 14, 15 en 18, eerste lid, van de EVOA.



voor het uitvoeren ten behoeve van nuttige toepassing van op bijlage V vermelde afvalstoffen naar niet OESO-landen opgenomen. In artikel 18 is een verbod opgenomen voor de uitvoer van afvalstoffen naar ACS landen. Dit verbod geldt in samenhang met artikel 1 lid 3 onder a niet voor afvalstoffen van de groene lijst.

In artikel 26 van de EVOA is een handhavingsbepaling opgenomen met betrekking tot zogenaamde sluikhandel. Dit artikel beschrijft o.a. dat, kort samengevat, een overbrenging van afvalstoffen die heeft plaatsgevonden zonder een kennisgeving op grond van de EVOA, of niet conform een dergelijke kennisgeving, dan wel een overbrenging die leidt tot verwijdering of nuttige toepassing in strijd met communautaire bepalingen, wordt beschouwd als sluikhandel. Ingevolge het tweede lid van artikel 26 EVOA dragen de bevoegde autoriteiten zorg voor terugzending of een milieuhygiënisch verantwoorde verwerking van de illegaal overgebrachte afvalstoffen: al naar gelang de verantwoordelijkheid voor de sluikhandel bij kennisgever of ontvanger ligt, draagt de bevoegde autoriteit van verzending respectievelijk van bestemming, zorg voor opheffing van de sluikhandel.

Onder de EVOA valt niet het lossen aan wal van door de normale werking van schepen en offshore platforms voortgebrachte afvalstoffen, waaronder begrepen afvalwater en residuen, voorzover dergelijke afvalstoffen aan een specifiek, bindend internationaal instrument zijn onderworpen (artikel 1, lid 2, sub a). Deze uitzondering is vergelijkbaar met de hiervoor genoemde uitzondering uit het verdrag van Bazel ten aanzien van afvalstoffen die voortkomen uit de normale exploitatie van een schip, voor welke stoffen het regime van Marpol 73/78 geldt.

3.3 Nationale wet- en regelgeving

Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Marpol 73/78 is nationaal geïmplementeerd in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) en bijbehorende lagere regelgeving. Ook de richtlijn Havenontvangstvoorzieningen is hierin geïmplementeerd. De hiervoor beschreven definities en uitgangspunten zijn nader uitgewerkt in de Wvvs. Zo is in artikel 6 lid 1 Wvvs opgenomen dat de havenbeheerder zorg draagt voor toereikende havenontvangstvoorzieningen voor het soort schepen dat de haven gewoonlijk pleegt te bezoeken. Artikel 6, derde lid, verplicht de havenbeheerder een havenafvalplan vast te stellen. Dat is een plan voor ontvangst en verwerking van scheepsafval en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van schepen die de betreffende haven gewoonlijk aandoen. Artikel 6a regelt de verplichting van de havenbeheerder zorg te dragen voor een financieringssysteem voor de bekostiging van ingenomen scheepsafval in de zin van de richtlijn.

Verder regelt artikel 12a van de Wvvs een plicht voor de kapitein die een Nederlandse haven binnenloopt tenminste 24 uur voor aankomst te melden hoeveel scheepsafval en ladingresidu hij aan boord heeft en of hij van plan is dit af te geven. De artikelen 12b en 12c van de Wvvs regelen de afgifteverplichtingen voor scheepsafval respectievelijk aangewezen schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen. De verplichting van artikel 12b is geclausuleerd.

Wet Havenstaatcontrole

De Wet havenstaatcontrole en de daarop gebaseerde Regeling havenstaatcontrole bevat regels betreffende het toezicht aan boord van schepen onder buitenlandse vlag in Nederlandse havens op de naleving van internationale voorschriften op het gebied van de veiligheid, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden, en strekt tot de implementatie van richtlijn nr. 95/21/EG betreffende

²⁷ Landen behorend tot de Europese Vrijhandel Associatie, die samen met de Gemeenschap tot de EER, de Europese Economische Ruimte behoren.



havenstaatcontrole. De desbetreffende internationale voorschriften waarvan de naleving wordt gecontroleerd omvat onder meer Marpol 73/78.

Nederland is daarnaast aangesloten bij het zogenaamde Paris Memorandum of Understanding (Paris MoU). Naast de EU-lidstaten zijn o.a. ook Noorwegen, Rusland en Canada bij het Paris MoU aangesloten. Nederland is, net als iedere EU-lidstaat, verplicht om 25% van alle in Nederland binnengekomen schepen te inspecteren. Het inspecteren vindt plaats op basis van een in het kader van het Paris MoU afgesproken inspectieregime. Schepen krijgen hierbij een targetfactor (TF). De TF wordt bepaald door het risicoprofiel van het schip. Hierin zijn diverse risicofactoren en resultaten van voorgaande inspecties meegenomen. Hoe hoger de TF, hoe vaker en intensiever een schip geïnspecteerd zal worden. Inspectie-resultaten verricht door Paris MoU-lidstaten worden vastgelegd in een database van het Paris MoU, die door de leden kan worden geraadpleegd. Een openbare versie is, in beperkte vorm, beschikbaar via de site van Equasis.

Wet milieubeheer

In hoofdstuk 8 van de Wet milieubeheer (Wm) is de regelgeving met betrekking tot inrichtingen als bedoeld in de Wm opgenomen. Paragraaf 8.1.3.3. kent nog bijzondere bepalingen voor gevallen waarin afvalstoffen op een bepaalde wijze nuttig worden toegepast of verwijderd.

In titel 10.6 van de Wm is het beheer van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen geregeld. Zo is het op grond van art. 10.37 verboden zich door afgifte aan een ander van bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen te ontdoen, tenzij afgifte plaatsvindt aan nader aangewezen personen.

Op grond van de Wm heeft APS een inzamelvergunning en Wm-vergunning verkregen. In het Besluit Inzamelen afvalstoffen is nader omschreven voor welke afvalstoffen een inzamelvergunning nodig is. Uit de toelichting op het Besluit Inzamelen afvalstoffen wordt duidelijk dat slops (mengsel van ladingsrestanten, waswater, slib en roest) door VROM in het kader van dit Besluit beschouwd worden als scheepsafvalstoffen.

Overige beleidsregels

Naast bovengenoemde wetgeving is er nog de nodige regelgeving op het gebied van afval te beschrijven. De volgende beleidsstukken worden hier nog kort aangehaald:

- Het Landelijk Afvalbeheerplan (LAP) 2002-2012 (gewijzigde versie april 2004). Hierin zijn de wettelijke regels beleidsmatig nader uitgewerkt.
- Rapport: De Verwerking Verantwoord (DVV): uitvoering aanbevelingen commissie HOI's en inspectieonderzoek" (De Roever 2002), maart 2001.

Op grond van het LAP moet bij een aanvraag van een inzamelvergunning of afvalverwerkende inrichting een beschrijving van het AV-beleid en de AO//IC conform de kaders van DVV opgenomen te worden.

3.4 Vergunningen van APS

In deze paragraaf worden de inzamelvergunning en de Wm-vergunning van APS beschreven op relevante punten.

De inzamelvergunning is aan APS afgegeven zodat deze in een lichter bepaalde afvalstoffen mag verzamelen. APS heeft een vergunning voor verzamelen van scheepsafvalstoffen die vrijkomen bij het uitvoeren van schoonmaakwerkzaamheden en voor andere scheepsafvalstoffen zoals scheeps-KGA²⁸ en oliehoudende scheepsafvalstoffen. Om te checken wat er aan boord van zo'n lichter wordt ingenomen, is

²⁸ KGA, Klein Gevaarlijk Afval



er het acceptatiebeleid van APS van toepassing. Vervolgens vaart een lichter met de ingenomen afvalstoffen naar de inrichting van APS. Of APS de afvalstoffen mag verwerken binnen haar inrichting dient gecheckt te worden aan de hand van de voorschriften van de Wm-vergunning en het daarop van toepassing zijnde acceptatiebeleid. Aangezien APS als inzamelaar en verwerker een en dezelfde organisatie is, sluiten beide acceptatieprocedures in principe op elkaar aan. In onderstaand stuk worden deze wel apart beschreven, temeer daar er twee bevoegde gezagen zijn.

Inzamelvergunning

Op 19 november 2004 is door de Staatssecretaris van VROM een inzamelvergunning als bedoeld in art. 10.45 j^o 10.48 Wm en op basis van het Besluit inzamelen afvalstoffen, afgegeven aan APS. Tevens is op grond art. 10.54 tweede lid Wm toegestaan dat ingezamelde scheepsafvalstoffen worden opgeslagen aan boord van inzamelvaartuigen. Inzamelvergunningen worden verleend voor maximaal 5 jaar. De vergunning is verleend tot uiterlijk 1 februari 2010.

In de inzamelvergunning is opgenomen welke inzamelmiddelen worden gebruikt. Op 7 september 2005 heeft APS aan het bevoegd gezag medegedeeld dat de MAIN VII als inzamelmiddel is toegevoegd. Bij de aanvraag voor de inzamelvergunning is tevens een acceptatiebeleid en AO/IC opgenomen. De door APS ingediende beschrijvingen vormen onderdeel van de vergunning en dienen door APS te worden nageleefd. In de vergunning is tevens omschreven welke afwijkingen van het kader van de DVV zijn goedgekeurd door het bevoegd gezag in het acceptatiebeleid en de AO/IC.

In artikel 5.4 van de inzamelvergunning staat beschreven: *“Vergunninghoudster dient de volledige verantwoordelijkheid te dragen voor en voortdurend beschikkingsmacht te hebben over de inzamelmiddelen en de daarin aanwezige afvalstoffen. (...).”* Ook in de begrippenlijst van de inzamelvergunning staat omschreven dat bij het inzamelen de verantwoordelijkheid voor de afvalstoffen overgaat van de ontdoener naar de inzamelaar. Dit beschrijft het houderschap van APS over de afvalstoffen.

Tevens is in de considerans van de vergunning opgenomen dat “ten aanzien van scheepsafvalstoffen geldt dat deze afvalstoffen ook bij afgifte aan een vergunninghouder voor het opslaan of bewerken van scheepsafvalstoffen aangemerkt blijven als scheepsafvalstoffen”. Dit uitgangspunt is afkomstig uit het Landelijk Afvalbeheerplan.

Acceptatiebeleid inzamelvergunning

In het acceptatiebeleid behorend bij deze inzamelvergunning is allereerst de pré-acceptatie omschreven. Deze fase omvat de administratieve handelingen die vooraf gaan aan het inzamelen (in een lichter). Voor scheepsafvalstoffen houdt de pré-acceptatiefase in dat een administratieve controle wordt uitgevoerd (staat de aangeboden afvalstof op de productenlijst en is uit ladingpapieren afdoende duidelijk wat de lading is geweest) aangevuld met een organoleptische/visuele controle.

Na de pré-acceptatie volgt de acceptatiefase. In de beschrijving van de acceptatiefase is door APS opgenomen dat de acceptatiefase start met de feitelijke inzameling. APS stelt: “dan is de partij feitelijk al geaccepteerd. Teruglevering is niet meer mogelijk”. De acceptatie vindt dus plaats vóórdat een analyse heeft plaatsgevonden die definitief zou moeten uitwijzen of de afvalstof wel ingenomen zou mogen worden. Tijdens de overname wordt ondermeer het S-formulier ingevuld en ondertekend.

In de vergunning staat dat voornoemde werkwijze wordt gehanteerd aangezien er bij de ontdoener in vrijwel alle gevallen geen tijd is om de analyse af te wachten alvorens tot afgifte kan worden overgegaan. Daarvoor liggen de schepen te kort afgemeerd aan de laad/loskades. In de scheepvaart gaat het echter om een betrekkelijk beperkt aanbod van bekende afvalstoffen.



In het acceptatiebeleid is nog aangegeven dat gezien de eenheid van organisatie (APS is inzamelaar en verwerker), het zeker is dat er verwerkt kan worden: er worden immers dezelfde acceptatieprocedures gehanteerd en er wordt gebruik gemaakt van een centrale planning.

Wet milieubeheer-vergunning

APS heeft een Wm-vergunning, die door DMB is verleend op 10 april 2001 en oorspronkelijk geldig was tot 1 januari 2006. Deze vergunning is twee maal verlengd op grond van artikel 8.24 Wet milieubeheer en nu geldig tot 1 januari 2007. Op dit moment is een aanvraag voor een nieuwe vergunning in behandeling.

APS heeft een aanwijzing als havenontvangstvoorziening van Burgemeester en Wethouders van Amsterdam om afvalstoffen vallend onder Marpol Annex I, II en V in ontvangst te nemen (naast afvalstoffen niet uit de scheepvaart afkomstig). In de vergunning is in de voorschriften (hoofdstuk B 2-17) vastgelegd wat APS mag opslaan en be- en verwerken en wat verboden is. In voorschrift B11 is opgenomen: *“indien een partij, die niet mag worden geaccepteerd, gelost is in een depotbak, depotcontainer of depottank, moet deze binnen vier weken na analyse afgevoerd worden naar een vergunninghouder”*.

In hoofdstuk J is in voorschrift J2, sub 11 opgenomen, kort gezegd, dat als APS niet kan verwerken hij de afvalstoffen moet afgeven aan een vergunninghouder die de afvalstoffen wel kan be-/verwerken. APS mag dan niet zelf be-/verwerken.

Administratieve Organisatie/Interne Controle van de Wm -vergunning

Van belang bij de Wm-vergunning is de uitgewerkte acceptatieprocedure. Als de afvalstoffen niet voldoen aan de acceptatiecriteria kan en mag APS de afvalstoffen niet accepteren. De laatste Administratieve Organisatie/Interne Controle (AO/IC) dateert van 9 september 2004 en is goedgekeurd door de DMB. Eerst wordt geanalyseerd of de afvalstof geaccepteerd mag worden in de inrichting, vervolgens welke be- of verwerkingsroute deze moet doorlopen. Deze route kan zowel intern als extern zijn.

Voor elk te leveren afvalstof wordt eerst een pré-acceptatie uitgevoerd. Deze procedure is afgestemd met de acceptatieprocedure van de inzamelvergunning. In de Wm-vergunning is beschreven dat APS onderscheid maakt in afvalstoffen afkomstig van land dan wel afkomstig van de scheepvaart. Afvalstoffen van de scheepvaart zijn qua aard en samenstelling eenduidiger dan afvalstoffen van land. Pré-acceptatie valt uiteen in drie stappen (samengevat):

- aanbod van een afvalstroom die voorkomt op de Maritieme Productenlijst;
- aanbod van een afvalstroom die ontbreekt op de Maritieme Productenlijst. Er worden meer gegevens gevraagd en bij levering wordt de afvalstof in separate opslag bewaard, voor een volledige analyse;
- na vaststelling van de verwerkingswijze, gaat een offerte naar de klant waarna bij accoord de afvalstof geleverd wordt.

Specifiek voor afval van schepen zijn in de Wm-vergunning de voorschriften B15-17 geschreven. In B17 is te lezen dat: *“alvorens lossing van vloeibare (gevaarlijke) afvalstoffen afkomstig van schepen plaatsvindt, moeten ten minste de volgende eigenschappen van deze stof bij de vergunninghouder bekend zijn:*

- *vlampunt;*
- *gevaarlijke reactiviteit ten opzichte van andere stoffen;*
- *eigenschappen betreffende geur*);*
- *eigenschappen betreffende giftigheid;*
- *dampspanning bij de maximaal te verwachten opslagtemperatuur*);*
- *eventuele bijzonderheden.*

Voor slobs en mengsels moeten de indicatieve waarden van de genoemde eigenschappen bekend zijn.



**) Deze eigenschappen moeten worden nagegaan voor zover dit relevant is voor de betreffende afvalstoffen, om ervoor te zorgen dat de lossing veilig en zonder hinder voor de omgeving geschiedt.*

De feitelijke acceptatie gaat in nadat de afvalstof op de definitieve losplaats (gekoppeld aan de verwerkingsroute) is gelost. Op dat moment vindt vermenging met andere afvalstoffen plaats en is de afzonderlijke levering niet meer als zodanig herkenbaar. De afvalstof zal met soortgelijke afvalstoffen de vastgelegde be- en verwerkingsstappen volgen. Op dit moment heeft de feitelijke acceptatie plaatsgevonden (paragraaf 2.4.2 AO/IC).

In het AO/IC staat ondermeer een definitie opgenomen van een partij dit is: "een hoeveelheid afval afkomstig van een ondoener die uit het oogpunt van haar (deel-)proces van oorsprong, aard, eigenschappen en samenstelling en uit het oogpunt van haar wijze van opslag bij de ondoener als eenheid wordt beschouwd."

Verordening op de Haven en het Binnenwater

Op basis van de Wvvs heeft elke aangewezen zeehaven de verplichting te beschikken over een Havenafvalstoffenplan, waarin beschreven de operationele en financiële procedure aangaande het ophalen van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen van zeeschepen. Op basis van de Wvvs heeft de zeehaven, in deze Haven Amsterdam, tevens de verplichting zorg te dragen voor voldoende havenontvangstvoorzieningen (= inzamelaars van afvalstoffen), zodat de zeeschepen 7 x 24 uur hun scheepsafval en ladingresiduen zonder onnodige vertraging kunnen afgeven.

Haven Amsterdam heeft voor wat betreft de laatst genoemde verplichting een aantal bedrijven in de regio aangewezen als Havenontvangstvoorziening. Deze aanwijzing als inzamelaar van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen geschiedt op basis van gemeentelijke wetgeving, in deze de Verordening op de Haven en het Binnenwater. De aanwijzing door Haven Amsterdam bevat operationele regels en enige administratieve verplichtingen. Een aanwijzing komt pas tot stand als de inzamelaar aan kan tonen, dat ze beschikken over geldige provinciale of landelijke milieuvergunningen op basis van de Wet Milieubeheer.

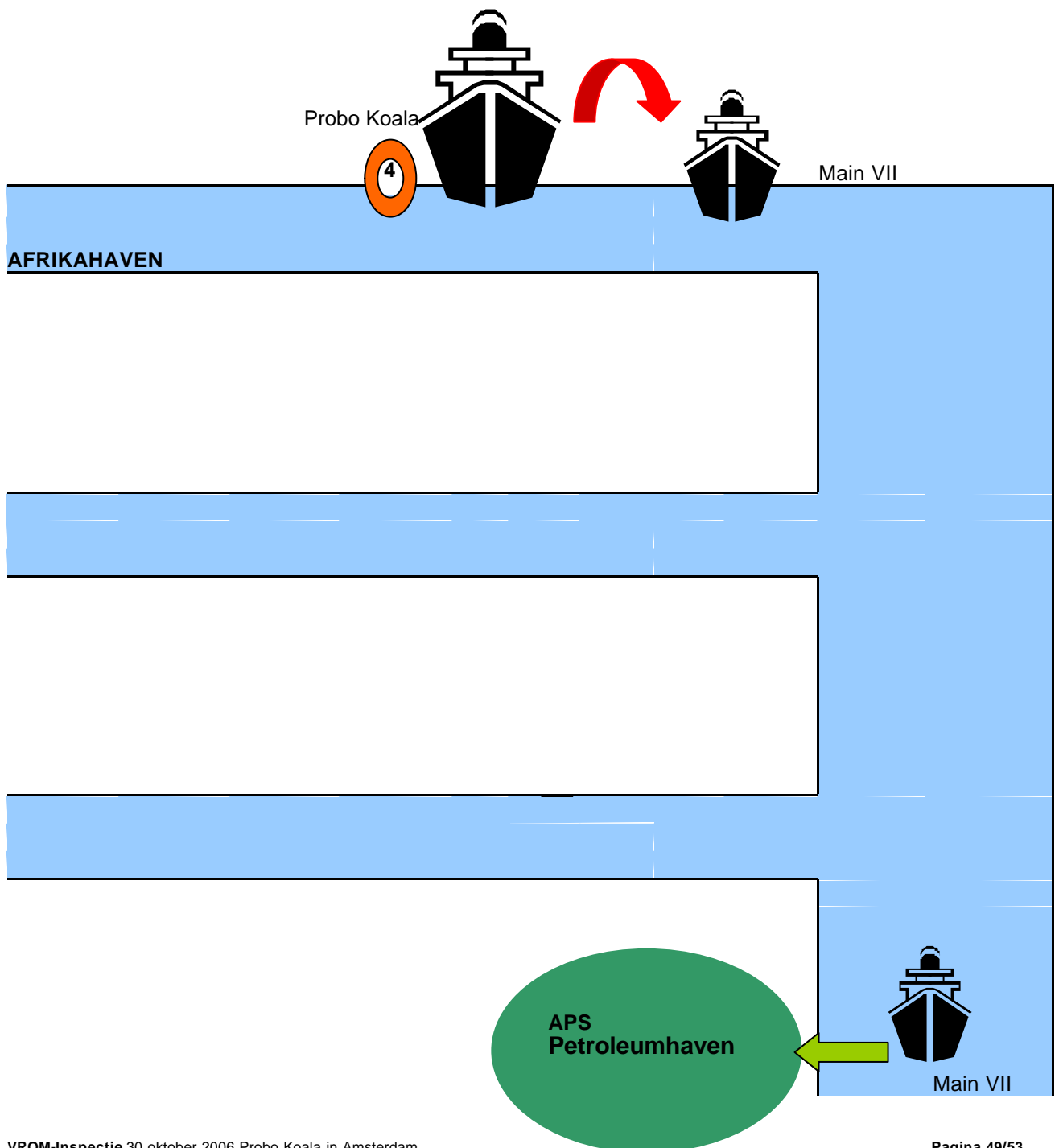






Bijlage 1 Schematische weergave

Tekening 1







Bijlage 2 Geraadpleegde instanties

Schriftelijke informatie van:

DMB, Feitenverslag

VI NW, Feitenverslag

IVW, Feitenverslag

VROM DGM SAS

Haven Amsterdam, via Feitenverslag van de DMB

Arbeidsinspectie, *geen bemoeienis gehad*

Gemeente Zaanstad

Provinciale Milieuklachtentelefoon

Provincie Noord-Holland





Bijlage 3 Afkortingen

ACS	De landen van Afrika ten zuiden van de Sahara, de Caraïben en de Stille Oceaan
AO/IC	Administratieve Organisatie/Interne Controle
APS	Amsterdam Port Services
CNB	Centraal Nautisch Beheer
CZV	Chemisch Zuurstof Verbruik
DAF	Dissolved Air Flotation
DMB	Dienst Milieu & Bouwtoezicht
DVV	De Verwerking Verantwoord
DWR	Dienst Waterbeheer en Riolering
EU	Europese Unie
EVOA	Europese Verordening voor de Overbrenging van Afvalstoffen
HOI	Havenontvangstinstallatie
IVW	Inspectie Verkeer & Waterstaat
KLPD	Korps Landelijke Politiediensten
LAP	Landelijk Afvalbeheerplan
MARPOL	Marine Pollution Convention
MKT NH	Milieuklachtentelefoon Noord-Holland
NFI	Nederlands Forensisch instituut
OESO	Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling
SAS	Stoffen, Afval en Straling (onderdeel Ministerie van VROM)
VN	Verenigde Naties
VI NW	VROM-Inspectie Noord-West
VROM	Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu
WED	Wet Economische Delicten
Wm	Wet milieubeheer
Wvo	Wet verontreiniging oppervlaktewateren
Wvvs	Wet voorkoming verontreiniging door schepen