

## HAVENAFVALPLAN NZK-gebied 2023



### Netherlands Shipping Inspectorate

Sailing area: --

ID nr: --

APR nr: --

Number of remarks: --

Handled by: **K. Hak**

### Approved

Remarks, if any, are given in the attached document.

Date: **27-02-2023**



# Inhoudsopgave

<b>1: Inleiding</b> .....	<b>7</b>
1.1. Wet voorkoming verontreiniging door schepen .....	7
1.2. Wijzigingen ten opzichte van Richtlijn 2000/59 .....	7
1.3. Internationale regelgeving: MARPOL 73/78 .....	10
1.4. Europese regelgeving.....	10
1.5. Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm .....	11
1.6. Regionale en lokale regelgeving .....	11
1.7. CNB.....	12
1.8. Uitvoering.....	12
1.9. Toepassing .....	12
1.10. Definities.....	12
<b>2: Havenafvalplan</b> .....	<b>13</b>
2.1. Wettelijke regelingen .....	13
2.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	13
2.3. Beschrijving Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied.....	13
<b>3: Toepassingsbereik</b> .....	<b>14</b>
3.1. Soorten afval .....	14
3.2. Schepen.....	15
3.3. Uitzonderingen en bijzondere situaties .....	16
3.4. Havens.....	16
<b>4: Afgifteplicht</b> .....	<b>17</b>
4.1. Wettelijke regeling .....	17
4.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	17
4.3. Verplichtingen.....	17
4.4. Uitzondering: COSS.....	18
<b>5: Systeem van financiering</b> .....	<b>19</b>
5.1. Wettelijke regeling .....	19
5.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	19
5.3. Bijdrageplicht .....	23
5.4. Grondslagen van het systeem van indirecte financiering: indirecte bijdrage, afgifterecht en vergoedingen.....	24
5.5. Afgifterecht.....	25
5.6. Vergoedingen aan de havenontvangstvoorzieningen .....	27
<b>6: Havenontvangstvoorzieningen</b> .....	<b>29</b>
6.1. Wettelijke regeling .....	29
6.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	29
6.3. Capaciteitsbehoefte: aantal zeeschepen, types en gross tonnage verdeling ....	29
6.4. Capaciteitsbehoefte: afgifte scheepsafvalstoffen en ladingresiduen.....	30
6.5. Capaciteitsbehoefte: huidige en toekomstige capaciteit havenontvangstvoorzieningen .....	32
6.6. Regels voor de havenontvangstvoorzieningen.....	33
<b>7: Verwerking</b> .....	<b>35</b>
7.1. Procedure verwerking scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen .....	35
7.2. Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening .....	35
7.3. Verantwoordelijkheden verwerker.....	35
<b>8: Melding en registratie</b> .....	<b>36</b>
8.1. Wettelijke regeling .....	36

8.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	36
8.3. Procedure voor-aanmelden voor het scheepsbezoek en de registratie.....	37
8.4. Procedure operationele meldingen havenontvangstvoorziening en de registratie.....	37
8.5. Verantwoordelijkheden ten aanzien van melding en registratie.....	38
<b>9: Vrijstellingen/ontheffingen .....</b>	<b>40</b>
9.1. Wettelijke regeling .....	40
9.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	40
9.3. Ontheffingen .....	40
<b>10: Toezicht en handhaving.....</b>	<b>42</b>
10.1. Wettelijke regelingen .....	42
10.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	42
10.3. Toezicht Wvvs door DHM Amsterdam en Rotterdam.....	42
<b>11: Organisatiestructuur .....</b>	<b>44</b>
11.1. Regionaal Havenafvalplan - klankbordgroep .....	44
11.2. Herziening, ter visielegging en vaststelling.....	45
11.3 Havenbeheerder.....	45
11.4. Uitvoering van taken .....	45
11.5. Meldingen aan het CNB.....	46
11.6. Administratieve Organisatie HAP .....	46
<b>12: Klachten en tekortkomingen .....</b>	<b>48</b>
12.1. Wettelijke regelingen.....	48
12.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	48
12.3. Melden klachten en tekortkomingen .....	48
12.4. Procedure afhandeling klachten en tekortkomingen .....	48
<b>13: Communicatie en kwaliteitsborging HAP .....</b>	<b>51</b>
13.1. Wettelijke regeling .....	51
13.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	51
13.3. Gezamenlijk plan/klankbordgroep .....	51
13.4. HAP – overleg met gebruikers.....	51
13.5. Evaluatie .....	51
13.6. Audits .....	52
13.7. Publicaties .....	52
13.8. Contactgegevens .....	52
Bijlage 1 definities .....	53
Bijlage 2 Kaart Noordzeekanaalgebied.....	57
Bijlage 3: Model-overeenkomst	
Bijlage 4: Model-vergunning havenontvangstvoorziening	

## Managementsamenvatting

### *Algemeen*

Dit Havenafvalplan bevat het plan van de havenbeheerder van het Noordzeekanaalgebied voor de periode 2023-2028. Het plan is 5 jaar geldig, tenzij er belangrijke veranderingen zijn. Wijziging van het plan is noodzakelijk in verband met de invoering van de EG-Richtlijn 2019/883 (Richtlijn) die de Richtlijn uit 2000 vervangt. De doelstelling is het verminderen van verontreiniging van de zee die het gevolg is van lozingen van schadelijke stoffen door schepen. Door middel van een wetwijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) zijn de nieuwe regelingen uit de Richtlijn nader ingevuld met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen.

De belangrijkste wijzigingen ten opzichte van de vorige Richtlijn en Wvvs betreffen de volgende:

- In de oude Richtlijn waren de visserij en de recreatievaart uitgezonderd. Deze uitzondering vervalt.
- De afgifteplicht is verbreed naar alle scheepsafvalstoffen.
- Het kostendekkingssysteem bestaat uit de betaling van een (indirecte) bijdrage aan de havenbeheerder, waarmee het recht ontstaat dat het schip (een deel van) het afval af mag geven zonder directe (gereduceerde) betaling aan de Havenontvangstvoorziening. De kapitein van een schip dat een haven aandoet, heeft de plicht tot afgifte van het afval aan boord van het schip.
- Het aandeel van de totale kosten van ontvangst en verwerking dat indirect bekostigd dient te worden, blijft in de Richtlijn gehandhaafd op 30%. Om te voorzien in een zo groot mogelijke prikkel voor de afgifte van vuilnis, waaronder vistuig, en voor de nieuwe afvalcategorie passief opgevist afval, is opgenomen dat de kosten voor deze afvalcategorieën geheel (100%) indirect gefinancierd dienen te worden. Er geldt geen directe bijdrage voor de afgifte van dit afval. Voor passief opgevist afval wordt voorzien in een alternatieve vorm van financiering.
- De Richtlijn voorziet erin dat de indirecte afvalbijdragen verlaagd dienen te worden in verband met het soort handel waarvoor het schip wordt gebruikt, bijvoorbeeld de korte vaart. Dat geldt ook voor schepen die een beperkte hoeveelheden afval produceren en het afval op een duurzame en milieuvriendelijke wijze beheren. Verder is een differentiatie mogelijk op grond van categorie, type en grootte van het schip, op grond van het gevaarlijk karakter van afvalstoffen en voor het verlenen van diensten buiten de normale werktijd.
- De vrijstellingsregeling is aangepast met een duidelijker rol voor de havens en een meldplicht naar alle havens op de route.

### *Havenafvalplan*

Dit Havenafvalplan is van toepassing op alle schepen, ongeacht hun vlag, die de haven aandoen of daar in bedrijf zijn, met uitzondering van schepen die havendiensten verrichten en met uitzondering van oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom of onder beheer van een staat die, op dat moment, uitsluitend op niet-commerciële basis door de overheid worden gebruikt.

Dit Havenafvalplan is van toepassing op scheepsafvalstoffen, (restanten van) schadelijke stoffen en ladingresiduen zoals bedoeld in de Annexen uit het MARPOL: I (oliehoudend afval), II (chemicaliën), IV (sanitair afval), V (vuilnis) en VI (ozonaantastend afval) van MARPOL. MARPOL maakt onderscheid in klassen, Annexen genaamd.

### *Financiering*

Uitgangspunt is dat de kosten van de exploitatie en het beheer van havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst, opslag, transport en verwerking van afval van schepen worden gedekt door een zogenaamde indirecte bijdrage van schepen. De (verplichte) indirecte bijdrage is de bijdrage die het schip betaalt per call aan de havenbeheerder en betaling van de bijdrage geeft het schip het recht afval af te geven. Ook als geen afval wordt afgegeven, betaalt het schip de indirecte bijdrage. De opbrengsten uit de indirecte bijdragen worden door de havenbeheerder gebruikt voor de vergoedingen aan de havenontvangstvoorziening(en) met wie de beheerder een overeenkomst sluit. Het gedeelte van de kosten dat niet wordt gedekt door de indirecte bijdrage, wordt door de havenontvangstvoorziening in rekening gebracht aan het schip op basis van de feitelijk door het schip afgegeven soorten en hoeveelheden afval.

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

### ***Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied***

#### *Financiering*

Er zijn categorieën schepen die zijn uitgezonderd van de indirecte bijdrageplicht, zoals zeeschepen, die rechtstreeks van zee naar het dok of scheepsreparatiewerf gaan of zeegaande werkschepen en dienstverlenende schepen binnen het gebied, zoals baggerschepen, peilvaartuigen en havensleepboten, werkzaam in de dienstverlening aan de scheepvaart of ten behoeve van de vaarweginfrastructuur binnen het beheersgebied. Er zijn er die meer betalen zoals de zeececruse, omdat die veel afval afgeven.

In het plan zijn de tarieven voor het Noordzeekanaalgebied opgenomen en is per Annex een uitleg gegeven en hoe het tarief van de indirecte bijdrage tot stand is gekomen. Tevens zijn opgenomen tabellen waarin de hoeveelheid scheepsbezoeken zijn vermeld alsmede de afgegeven hoeveelheden afval in de afgelopen jaren en het percentage schepen dat afval heeft afgegeven. Verder zijn gegevens van de operationele havenontvangstvoorzieningen in de Noordzeekanaalhavens opgenomen

#### *Vergunning/open house*

Havenontvangstvoorzieningen in het Noordzeekanaalgebied die over de benodigde vergunningen (onder meer een operationele vergunning op basis van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019) beschikken, zowel landelijk als lokaal, om het afval van de schepen in te zamelen, en die in aanmerking willen komen voor de vergoedingen op basis van de indirecte financiering voor annex I en V, kunnen zich inschrijven om mee te doen via een zogenaamde Open House-constructie. Open House wil zeggen dat de havenbeheerder een vergoeding per inzameling, soort en hoeveelheid vaststelt en publiceert en dat bedrijven zich daarop kunnen inschrijven. Indien aan alle voorwaarden wordt voldaan, mag de havenontvangstvoorziening meedoen.

#### *Voldoende voorzieningen*

De verwachting is niet dat de ingezamelde hoeveelheden significant zullen stijgen. Gecombineerd met de constatering dat het aantal operationele havenontvangstvoorzieningen in het Noordzeekanaalgebied de afgelopen jaren stabiel is gebleven, kan worden geconcludeerd dat er op dit moment voldoende havenontvangstvoorzieningen zijn voor alle soorten scheepsafvalstoffen en ladingresiduen.

#### *Verplichtingen havenontvangstvoorziening*

De havenontvangstvoorziening heeft een aantal verplichtingen: het overleggen van een accountantsverklaring van het afgelopen kalenderjaar gegevens over de bij hem afgegeven

hoeveelheden scheepsafvalstoffen en melding aanvang en beëindiging van de inzameling van het scheepsafvalstoffen en/of (restanten van) schadelijke stoffen bij een schip.

#### *Toezicht*

De Inspecteurs van de Divisie Havenmeester van Amsterdam voeren namens en samen met ILT binnen hun beheergebied (Noordzeekanaalgebied) toezicht uit als medetoezichthouder. De daarvoor geldende voorwaarden zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst Wvvs ter uitvoering van het convenant inspecties aan boord van zeeschepen. Deze overeenkomst is in 2022 gesloten.

#### *Overleg over Havenafvalplan en uitvoering administratie*

Er is een HAP-klankbordgroep: de Noordzeekanaalgemeenten, Zeehaven IJmuiden en Tata Steel hebben daarin zitting. Deze groep heeft geen bevoegdheden. Zij is een overlegorgaan, onder meer over de tarieven en andere aspecten van het plan.

Na afstemming met de Regionale HAP-klankbordgroep wordt de herziening van het Havenafvalplan voorgelegd aan de betrokken stakeholders in het Noordzeekanaalgebied (agenten en Havenontvangstvoorzieningen). Met al deze partijen wordt regelmatig overleg gevoerd.

De gezamenlijke administratie wordt uitgevoerd door de Administratieve Organisatie HAP. De Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam verzorgt namens de vier havenbeheerders de invulling van deze Administratieve Organisatie HAP.

# 1: Inleiding

## 1.1. Wet voorkoming verontreiniging door schepen

In Nederland is de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) van kracht. Met deze wet voldoet Nederland aan de internationale verplichtingen die voortkomen uit het MARPOL 73/78 verdrag (verder MARPOL)<sup>1</sup>. De Wvvs bevat onder andere een verbod op het lozen van schadelijke stoffen door schepen en de verplichting voor havenbeheerders om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen. Deze regelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en ministeriële regelingen (Besluit havenontvangstvoorzieningen, Regeling havenontvangstvoorzieningen en Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen).

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen<sup>2</sup> (hierna: MARPOL) bevat regels ten aanzien van toegestane en verboden lozingen van scheepsafvalstoffen. MARPOL verplicht de verdragspartijen in verband daarmee te zorgen voor toereikende havenontvangstvoorzieningen in hun havens. Met Richtlijn 2000/59/EG<sup>3</sup> (hierna: Richtlijn 2000/59 of de oude Richtlijn) is hier in de Europese Unie invulling aan gegeven. Deze Richtlijn beoogt niet alleen zorg te dragen voor de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen, maar beoogt tevens het gebruik van de voorzieningen te vergroten.

In Richtlijn 2019/883/EU<sup>4</sup> (hierna: de Richtlijn) wordt verder ingezet op het terugdringen van lozingen van afval, met name van vuilnis als bedoeld in Annex V van MARPOL, en op het reduceren van de administratieve lasten door de bepalingen verder in overeenstemming te brengen met het Verdrag. In de Richtlijn worden meerdere bestaande voorschriften uit de oude Richtlijn verder aangescherpt en/of meer in lijn gebracht met het Verdrag.

Door middel van een wetwijziging van de Wvvs zijn de nieuwe regelingen uit Richtlijn 2019/883 nader ingevuld met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen.

## 1.2. Wijzigingen ten opzichte van Richtlijn 2000/59

De Richtlijn bevat ten opzichte van de oude Richtlijn een aantal wijzigingen.

Op diverse aspecten is de Richtlijn aangepast/vernieuwd. De belangrijkste zijn uitgebreider beschreven, de andere minder uitvoerig.

### **Begrippen**

In plaats van het begrip 'scheepsafval' van Richtlijn 2000/59 wordt in de Richtlijn 2019/883 (Richtlijn) het begrip 'afval van schepen' gehanteerd. Afval als bedoeld in Annex VI van het MARPOL valt ook onder het bereik van de Richtlijn. Het gaat daarbij om stoffen die de ozonlaag

---

<sup>1</sup> Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door de scheepvaart.

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

<sup>3</sup> Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en ladingresiduen (PbEG 2000, L 332).

<sup>4</sup> Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151).

afbreken, uitrusting die dergelijke stoffen bevat en om residuen van uitlaatgasreiniging, de zogenoemde 'scrubber-sludge';

De toereikendheid van de havenontvangstvoorzieningen, de afvalvooraanmelding, de verplichte afgifte van afval en de vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer zijn verder geharmoniseerd en volledig met MARPOL in overeenstemming gebracht.

#### *Afvalvooraanmelding*

De Richtlijn bepaalt dat de afvalvooraanmelding van toepassing is op alle schepen die onder Richtlijn 2002/59 vallen, met uitzondering van vissersschepen, traditionele schepen en pleziervaartuigen, met een lengte van minder dan 45 meter.

#### *Afvalontvangstbewijs*

In de Richtlijn wordt het afvalontvangstbewijs geïntroduceerd. De exploitant van een havenontvangstvoorziening moet deze opstellen na een afvalafgifte en ervoor zorgen dat de kapitein van het afgevendende schip deze zonder onnodige vertraging ontvangt. Houders van havenontvangstvoorzieningen gebruiken hiervoor het al bestaande scheepsafvalstoffenformulier - het 'S-formulier'. De havenbeheerder krijgt een afschrift. De havenbeheerder faciliteert de doorgifte aan Safe Sea Net.

#### *Afgifte vuilnis*

Doelstelling van de Richtlijn is ook de stimulansen voor de afgifte van vuilnis te versterken door het toezicht aan te scherpen, en daarmee lozingen van vuilnis op zee verder tegen te gaan.

#### *Gescheiden inzameling*

In de Richtlijn is hieraan toegevoegd dat scheepsafvalstoffen gescheiden ingezameld moeten kunnen worden om hergebruik en recycling te vergemakkelijken.

#### *Termijn geldigheidsduur Havenafvalplan*

Op grond van de Richtlijn moet het Havenafvalplan elke vijf jaar worden goedgekeurd, of vaker, als aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de haven hebben plaatsgevonden. Ook kan de werkingsduur worden verlengd als zich geen aanzienlijke wijzigingen hebben voorgedaan.

#### *Afgifteplicht ladingresiduen*

De afgifteplicht is verbreed naar alle scheepsafvalstoffen die onder de MARPOL vallen, wat meebrengt dat ook de afgifteplicht van ladingresiduen onder het toepassingsbereik van de Richtlijn valt.

#### *Afgifteplicht Richtlijn en lozingsnormen MARPOL*

Scheepsafvalstoffen moeten worden afgegeven overeenkomstig de toepasselijke afgifte- en lozingsnormen van MARPOL. Met de verwijzing naar MARPOL is duidelijkheid geschapen over hoe de afgifteplicht uit de Richtlijn zich verhoudt tot de lozingsnormen van het MARPOL.

#### *Indirecte financiering*

In de oude Richtlijn gold dat minimaal één derde van de kosten van havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen, met inbegrip van de behandeling en verwijdering van het scheepsafvalstoffen, wordt bekostigd uit bijdragen van schepen.

De kostendekkingssystemen bestaat uit de betaling van een bijdrage aan de havenbeheerder, waarmee het recht ontstaat dat het schip (een deel van) het afval af mag geven zonder directe betaling of tegen een gereduceerde directe betaling aan de havenontvangstvoorziening. Voor de afgifte van afval dat niet valt onder de indirecte financiering gold het systeem van directe financiering. Het schip diende hiervoor directe vergoeding aan de houder van de havenontvangstvoorziening te betalen, omdat deze scheepsafvalstoffen buiten de indirecte bijdrage vallen.

In de Richtlijn wordt de bepaling van het aandeel indirecte financiering nader verduidelijkt door aan te geven welke kosten onder de totale kosten van de ontvangst en verwerking van



scheepsafvalstoffen vallen. Afgifte van ladingresiduen blijft buiten het systeem van indirecte financiering en ook de nieuwe afvalcategorie 'afval van uitlaatgasreinigingssystemen' valt daarbuiten.

#### *100% indirecte financiering*

Het aandeel van de totale kosten van ontvangst en verwerking dat indirect bekostigd dient te worden, blijft in de Richtlijn gehandhaafd op 30%. Maar om te voorzien in een zo groot mogelijke prikkel voor de afgifte van vuilnis, waaronder vistuig, en voor de nieuwe afvalcategorie passief opgevist afval, is opgenomen dat de kosten voor deze afvalcategorieën geheel (100%) indirect gefinancierd dienen te worden, teneinde te zorgen voor een recht van afgifte zonder aanvullende kosten. Er geldt geen directe bijdrage voor de afgifte van dit afval.

#### *Financiering passief opgevist afval*

Ten aanzien van de financiering van de inzameling en verwerking van passief opgevist afval is in de Richtlijn opgenomen dat zoveel mogelijk alternatieve financiering ingezet zou moeten worden.<sup>5</sup> Nederland zet in op een financiering van het nationale Fishing for Litter programma dat in beginsel uitgaat van een gedeelde financiering door het Rijk en zeehavens. Daarnaast zal worden ingezet op financiering vanuit het Europese Visserijfonds.<sup>6</sup>

#### *Percentage indirecte financiering*

Het minimale indirecte financieringspercentage van 30 heeft betrekking op de totale ontvangsten en verwerkingskosten van alle verschillende afvalstromen die onder de indirecte financiering vallen. Omdat voor vuilnis als bedoeld in Annex V van MARPOL op grond van de Richtlijn 100% indirecte financiering gaat gelden, betekent dit dat voor de overige afvalstromen de indirecte bijdrage lager dan 30% kan zijn om te voldoen aan het minimale indirecte financieringspercentage van 30. Voor olieafval (uitgezonderd ladingsresiduen daarvan) moet minstens 30% van de directe kosten gefinancierd worden uit indirecte bijdragen.

#### *Lagere indirecte financiering bepaalde soorten schepen*

In artikel 8, vijfde lid, van de Richtlijn is bepaald dat de indirecte afvalbijdragen verlaagd dienen te worden in verband met het soort handel waarvoor het schip wordt gebruikt, in het bijzonder wanneer een schip voor de korte vaart wordt gebruikt. Het is daarom redelijk dat deze schepen een lagere indirecte afvalbijdrage betalen. Ook dient de afvalbijdrage verlaagd te worden als blijkt dat het schip beperkte hoeveelheden afval produceert en zijn afval op een duurzame en milieuvriendelijke wijze beheert. In dit geval is het redelijk dat het schip minder indirecte afvalbijdrage betaalt omdat ofwel minder afval wordt afgegeven, ofwel het afval beter geschikt is voor hergebruik en recycling. Opgemerkt hierbij dat op het moment van schrijven hier door de EG nog nadere invulling aan dient te worden gegeven.

#### *Differentiatie afvalbijdragen*

Naast de verplichte verlagingen van de afvalbijdragen biedt artikel 8, vierde lid, van de Richtlijn de havenbeheerders de mogelijkheid om de afvalbijdragen te differentiëren op grond van categorie, type en grootte van het schip, op grond van het gevaarlijk karakter van afvalstoffen en voor het verlenen van diensten buiten de normale werktijd.

#### *Financiering afvalstoffen visserij*

In Nederland verzorgt de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (hierna: SFAV) (als wettelijk vertegenwoordiger van de visserij) de bekostiging van de inzameling en verwerking van klein gevaarlijk afval (Annex V KGA) en bilgewater (Annex I) voor vissers die bij de stichting een abonnement hebben afgesloten. De inzameling en verwerking van vuilnis, waaronder vistuig, valt niet onder het abonnement van de SFAV en hiervoor dienen de havenbeheerders daarom een indirecte bijdrage te vragen.

---

<sup>5</sup> Artikel 8, tweede lid, onderdeel d, Richtlijn 2019/883.

<sup>6</sup> Europees Maritiem, Visserij- en Aquacultuur Fonds (EMVAF).

### *Vrijstellingen (ontheffingen)*

Richtlijn 2019/883 voorziet in vrijstellingsmogelijkheden met betrekking tot de verplichtingen van de afvalvooraanmelding, de afgifteplicht en de indirecte afvalbijdrage. Omdat het gaat om het vrijstellen van een bepaald schip, is dit in de wet geïmplementeerd door de minister de bevoegdheid toe te kennen om een ontheffing van deze verplichtingen te verlenen aan de exploitant van het schip. De ontheffing kan betrekking hebben op alle drie de vereisten, maar ook op één of twee daarvan. In artikel 9 van de Richtlijn zijn ontheffingsvoorwaarden opgenomen, die zijn geïmplementeerd in het Besluit havenontvangstvoorzieningen. De ontheffingen worden verleend en gemonitord door de ILT. ILT zal verleende ontheffingen melden aan alle havens op de route, de havenbeheerder en registeren in SafeSeaNet.

## **Wettelijk kader**

### **1.3. Internationale regelgeving: MARPOL 73/78**

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

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

### **1.4. Europese regelgeving**

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

- Richtlijn 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 april 2019 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en ladingresiduen.

Naast deze Richtlijn is tevens onder andere de volgende Europese regelgeving van toepassing:

- Verordening (EEG) nr.2013/952 van de Europese Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het communautaire douanewetboek<sup>7</sup> ;
- Verordening (EU) nr 2017/352 van de Europese Raad van van 15 februari 2017, tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens
- Richtlijn van de Raad van 19 november 2008 betreffende afvalstoffen en tot intrekking van een aantal richtlijnen
- ;
- Richtlijn 2009/16 van de Europese Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole.
- Verordening (EG) nr. 2009/1069 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (verordening dierlijke bijproducten).

---

<sup>7</sup> Afgegeven scheepsafvalstoffen worden beschouwd als niet-communautaire goederen die in het vrije verkeer worden gebracht als bedoeld in artikel 79 van deze Verordening.

- Richtlijn 2010/65 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens. Richtlijn 2009/1221 inzake vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS), tot intrekking van Verordening (EG) nr. 761/2001 en van de Beschikkingen 2001/681/EG en 2006/193/EG van de Commissie

### **1.5. Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm**

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

Op grond van de Wvvs zijn in de volgende AMvB's en ministeriële regelingen nadere regels terzake gesteld (de vastgestelde versies zijn op 1 juni 2022 gepubliceerd):

- Besluit havenontvangstvoorzieningen ;
- Regeling havenontvangstvoorzieningen;
- Besluit voorkoming verontreiniging door schepen;
- Regeling voorkoming verontreiniging door schepen.

Omtrent de inzameling en verwerking van afval zijn regels gesteld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo), de Wet milieubeheer (Wm) en daarop gebaseerde AMvB's en regelingen (en na inwerkingtreding in de Omgevingswet en in de daaraan gekoppelde uitvoeringsregelingen). Het betreft:

- Besluit inzamelen afvalstoffen van 19 maart 2004;
- Regeling inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen;
- Het Activiteitenbesluit Milieubeheer en Activiteitenregeling Milieubeheer, paragraaf 3.3.5 betreffende jachthavens en afval van zeegaande pleziervaartuigen;
- Landelijk afvalbeheerplan 2017-2029 (in werking getreden op 2 maart 2021).

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

- Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart;
- Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.
- Ten aanzien van de bepaling van de strafbaarstelling bij het niet nakomen van onder meer de verplichtingen dan wel het uitvoeren van verboden gedragingen, voortvloeiend uit de Wvvs:
- Wet op de economische delicten van 22 juni 1950.

### **1.6. Regionale en lokale regelgeving**

De Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019 bevat regels met betrekking tot de vergunning van de houder van een havenontvangstvoorziening.

Artikelen 4.8 e.v. regelen dat de ontvangst van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen van zeeschepen alleen mag als de ontvangstvoorziening beschikt over een vergunning van het College van Burgemeester en Wethouders. Verder regelt de verordening dat het College van Burgemeester en Wethouders minimumeisen kan stellen aan de vergunninghouder (havenontvangstvoorziening).

Deze vergunning (license to operate) bestaat naast de landelijke inzamelvergunning van ILT en bevat aanvullende operationele voorschriften. Aanvullend kunnen er minimumeisen aan de

vergunning worden gesteld. Zie hiervoor de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019 op [www.portofmsterdam.com](http://www.portofmsterdam.com).

### **1.7. CNB**

Deze afkorting staat voor de gemeenschappelijke regeling Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied, een samenwerkingsregeling op nautisch gebied. Binnen dit samenwerkingsverband wordt een regionaal Havenafvalplan opgesteld.

### **1.8. Uitvoering**

Ten aanzien van de zeeschepen, die een aanloop hebben in de haven zijn de rechten en de verplichtingen uit het Havenafvalplan van toepassing. De Administratieve Organisatie Havenafvalplan voert namens de havenbeheerders de financiële en operationele administratieve taken uit.

Artikel 6d lid 7 Wvvs bepaalt dat de havenbeheerder met de houder van een havenontvangstvoorziening een overeenkomst sluit over de af te geven scheepsafvalstoffen. Die overeenkomst bevat met name financiële afspraken. De operationele voorschriften liggen in de vergunning vast die de houder nodig heeft op grond van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019.

### **1.9. Toepassing**

Dit Havenafvalplan is van toepassing op:

- alle schepen, ongeacht hun vlag, die de haven aandoen of daar in bedrijf zijn, met uitzondering van schepen die havendiensten verrichten in de zin van artikel 1, lid 2, van Verordening (EU) 2017/352. Verder zijn uitgezonderd oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom of onder beheer van een staat die, op dat moment, uitsluitend op niet-commerciële basis door een overheid worden gebruikt;
- de haven die gewoonlijk wordt aangedaan door schepen welke binnen het toepassingsgebied van het vorige vallen. Voor de toepassing van dit Havenafvalplan en om onnodig oponthoud voor schepen te vermijden, zijn de buitengaatse ankerplaatsen uitgesloten van de toepassing van de artikelen 6, 7 en 8.

### **1.10. Definities**

In bijlage 1 van dit Havenafvalplan zijn de wettelijke definities uit de Richtlijn en de wetgeving opgenomen, voor zover relevant voor dit Havenafvalplan

## **2: Havenafvalplan**

### ***Algemeen***

#### **2.1. Wettelijke regelingen**

De regeling omtrent het Havenafvalplan is neergelegd in de volgende bepalingen:

- Artikel 6a Wvvs
- Artikelen 3, 4, 5, 6 en 7 Besluit havenontvangstvoorzieningen

#### **2.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

Bij de totstandkoming van het Havenafvalplan raadpleegt de opsteller de belanghebbende partijen. De kostenstructuur maakt onderdeel uit van het plan en wordt eveneens gedeeld met de belanghebbenden.

Twee of meer havenbeheerders kunnen gezamenlijk een Havenafvalplan vaststellen, maar dan moeten wel de behoefte aan en de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen voor elke haven apart worden vermeld.

In bijlage 1 van de Richtlijn is vastgelegd uit welke elementen het Havenafvalplan in elk geval moet bestaan.

Tevens zijn onderdelen van het plan openbaar toegankelijk, zoals de locatie van de havenontvangstvoorzieningen, een lijst van gewoonlijk beheerde afvalstoffen, een beschrijving van de procedures voor de afvalafgifte en een beschrijving van het kostendekkingssysteem.

Het Havenafvalplan geldt 5 jaar en de minister van Infrastructuur en Waterstaat verleent goedkeuring aan het plan.

Als er geen aanzienlijke veranderingen zijn, kan de havenbeheerder opnieuw voor eenzelfde periode goedkeuring vragen. Als er binnen de periode van 5 jaar aanzienlijke veranderingen plaatsvinden, moet het plan worden herzien.

### ***Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied***

#### **2.3. Beschrijving Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied**

Dit voorliggende Havenafvalplan is een herziening van het plan van 2020. Na vaststelling van dit plan door de vier betreffende zeehavenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied en na goedkeuring van dit plan door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, vervangt dit het plan van 2020.

In het voorliggende plan is rekening gehouden met de eisen die de Richtlijn en de daarop gebaseerde Nederlandse wetgeving daaraan stelt (zie boven).

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

Dit plan omvat het beheersgebied van de krachtens artikel 6 van de Wvvs aangewezen zeehavens in het Noordzeekanaalgebied: Amsterdam, Zaanstad, Beverwijk en Velsen. Deze havens hebben gelet op het bepaalde in het vierde lid van artikel 6a, tweede lid van de Wvvs en het besluit de uitvoering van de Wvvs gezamenlijk uit te voeren, besloten tot het opstellen van een gezamenlijk plan vanwege het regionale verband. De Divisie Havenmeester van

Havenbedrijf Amsterdam heeft in haar hoedanigheid als coördinator voor havenontvangstvoorzieningen voor het Noordzeekanaalgebied dit nieuwe Havenafvalplan opgesteld, na consultatie van diverse stakeholders in het beheergebied en na afstemming met de Regionale Klankbordgroep HAP, de ambtelijke vertegenwoordiging van de publieke en private zeehavens in de regio.

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

### 3: Toepassingsbereik

#### **Algemeen**

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

#### 3.1. Soorten afval

Dit Havenafvalplan is van toepassing op scheepsafvalstoffen, (restanten van) schadelijke stoffen en ladingresiduen zoals bedoeld in de Annexen I, II, IV, V en VI van MARPOL. MARPOL maakt onderscheid in klassen, Annexen genaamd.

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

<b>Marpol Annex</b>	<b>Soort afval</b>	<b>Afvalstoffen</b>	<b>Categorie EU 2019/883</b>
I	Olie houdend	Slops- Ballastwater en –olie Waswater en –olie  Oliehoudende restanten (Machinekamer)Afgewerkte (smeer)olie Brandstofresten / sludge Bilgewater	Ladingresidu, (restanten van) schadelijke stoffen  Scheepsafvalstof  scheepsafvalstof Scheepsafvalstof
II	Chemicaliën in bulk	Slops -waswater / chemicaliën	Ladingresidu, (restanten van) schadelijke stoffen

IV <sup>8</sup>	Sanitair afval	Sewage - Sanitair afval	Scheepsafvalstof
V	Vuilnis	Huisvuil Voedselrestanten Plastic / glas Klein gevaarlijk afval (kga) Ladinggebonden afval  Overige vaste afvalstoffen Restanten van droge lading	Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof  Afhankelijk type afvalstof Ladingresidu
VI	Ozon aantastende stoffen / lucht-emissies	Scrubber sludge CFK's bevattend	Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof
Ballastwaterverdrag	Ballastwater	(On)behandeld ballastwater Residu reinigingstank Sediment ballasttank	Marpol-afvalstof Marpol-afvalstof Marpol-afvalstof

*Tabel 1: Overzicht soorten afval naar Marpol-Annex / EU Richtlijn 2019/883. Opgemerkt dat het ballastwater niet onder de EU Richtlijn 2019/883 valt, maar dat er wel voldoende havenontvangstvoorziening beschikbaar zijn om sedimenten in te zamelen.*

### 3.2. Schepen

In de Richtlijn worden onder schepen alleen zeegaande schepen verstaan, inclusief vissersschepen en pleziervaartuigen (ongeacht het aantal passagiers). Deze schepen moeten onder de Richtlijn ook een indirecte afvalbijdrage betalen.

Dit Havenafvalplan is uitsluitend van toepassing op zeegaande schepen; ook op buitenlandse zeegaande schepen.

In de Wvvs wordt onder schip een "vaartuig , dat op zee wordt gebruikt"<sup>9</sup> verstaan. Dit betekent dat de Wvvs niet van toepassing is op binnenvaartschepen. Voor de binnenvaart is sinds 1993 het SABNI<sup>10</sup> verantwoordelijk voor het creëren, het in stand houden en het uitbreiden van een netwerk van havenontvangstvoorzieningen voor de binnenvaart.

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

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

<sup>8</sup> Van toepassing en vanaf 27 september 2004 operationeel.

<sup>9</sup> Voor de begripsomschrijving zie bijlage: "schip".

<sup>10</sup> Stichting Afvalstoffen Binnenvaart.

### **3.3. Uitzonderingen en bijzondere situaties**

#### *Zeegaande pleziervaartuigen*

Voor zeegaande pleziervaartuigen geldt dat deze kleinere schepen geen ligplaats nemen op de reguliere ligplaatsen in de zeehavens, maar gebruik maken van de in de regio aanwezige jachthavens. In het Noordzeekanaalgebied is dat bijvoorbeeld de Marina IJmuiden. Ingevolge de verplichtingen van de jachthavens (Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving) hebben de jachthavens voorzieningen voor deze schepen om hun afval af te geven, waarbij de financiering geregeld wordt via de betreffende tarieven van deze jachthavens.

#### *Vissersschepen*

Voor vissersschepen geldt dat deze ook onder de Richtlijn vallen. De vissersschepen, ongeacht of de exploitant van dat vaartuig een overeenkomst heeft gesloten voor de scheepsafvalstoffen Annex I en Annex V-KGA met de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV), statutair gevestigd te Urk, of niet, vallen niet onder dit Havenafvalplan.

Voor de vissersschepen geldt het zogeheten VISHAP. Dit onderwerp wordt uitgebreider behandeld in hoofdstuk 5 van dit plan.

### ***Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied***

### **3.4. Havens**

Dit Havenafvalplan is van toepassing op de zeehavens<sup>11</sup> binnen het Noordzeekanaalgebied. Dit hele gebied wordt aangeduid als de regio. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de regio. Het buitengaatse ankergebied valt buiten de gemeentegrenzen en valt derhalve niet onder het toepassingsgebied van dit plan.

---

<sup>11</sup> Voor de begripsomschrijving zie bijlage: definities.



## **4: Afgifteplicht**

### ***Algemeen***

#### **4.1. Wettelijke regeling**

De afgifteplicht is geregeld in:

- Artikel 7 van de Richtlijn
- Artikelen 12b, 12<sup>e</sup> en 12f van de Wvvs

#### **4.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

De kapitein van een schip dat een haven aandoet, heeft een plicht tot afgifte van het afval aan boord van het schip. Hij meldt de aard van het afval dat hij aan boord heeft, wat hij wil afgeven, de maximale opslagcapaciteit per afvalsoort, waar het resterende afval wordt afgegeven en de hoeveelheid afval die zal ontstaan tussen het bezoek aan de haven waar de melding wordt gedaan en de volgende haven (mits er in de volgende haven voldoende capaciteit is). Van de afgifteplicht kan ontheffing worden verkregen, zie paragraaf 9. Een schip is uitgezonderd van de afgifteplicht als het voldoende reservecapaciteit in de opslag heeft. De hoeveelheden zijn vastgesteld in de implementing Guidelines van COSS.

Na afgifte krijgt de kapitein een afgifte-ontvangstbewijs.

#### **4.3. Verplichtingen**

De Richtlijn schrijft in de eerste plaats voor dat alle schepen die een Europese haven aandoen in principe al de aan boord aanwezige scheepsafvalstoffen in die haven moeten afgeven. Onder scheepsafvalstoffen wordt het grootste deel van de schadelijke stoffen begrepen die aan boord ontstaan als gevolg van de normale bedrijfsvoering, zoals bijvoorbeeld afval uit de keuken/kombuis en de machinekamer.

Zo geldt voor de scheepvaart in beginsel een afgifteplicht. Onderscheid moet worden gemaakt tussen de afgifte van scheepsafvalstoffen en de afgifte van ladingresiduen. Afgifte van scheepsafvalstoffen is onder de Richtlijn in beginsel steeds verplicht bij aanloop van een haven in de Europese Unie. Afgifte van ladingresiduen is alleen verplicht indien dit uit MARPOL voortvloeit.

Ladingresiduen vallen onder de definitie van scheepsafvalstoffen. Dit betekent voor ladingresiduen dat deze in beginsel voor vertrek moeten worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening, tenzij er sprake is van de bovengenoemde uitzonderingen in MARPOL.

De kapitein van het schip is naast een goede bedrijfsvoering ook de eerstverantwoordelijke voor de naleving van de regels rondom scheepsafvalstoffen.

MARPOL en de Richtlijn betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen zijn in Nederland geïmplementeerd in en bij de Wvvs.

#### 4.4. Uitzondering: COSS

Artikel 7, lid 4, punten a) en b), van Richtlijn (EU) 2019/883 voorziet in een uitzondering op de algemene verplichting om al het aan boord meegevoerde afval in de aanloophaven af te geven. Deze uitzondering geldt voor schepen die aan boord over voldoende specifieke opslagcapaciteit beschikken, voor al het afval dat zich al aan boord bevindt en het afval dat zal ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar de volgende aanloophaven.

Een vastgestelde berekeningsmethode stelt de lidstaten in staat om op geharmoniseerde wijze de uitzonderingen toe te passen op de algemene verplichting om al het aan boord meegevoerde afval af te geven, als het schip over voldoende opslagcapaciteit beschikt.

De berekeningsmethode mag niet worden toegepast op de afvalverwijdering in het kader van Annex II MARPOL . De verwijdering van dat afval wordt geregeld door dit verdrag. Dat afval moet worden afgegeven in de haven waar de lading wordt gelost en voordat nieuwe lading wordt geladen. In bepaalde gevallen mag dit afval onder voorwaarden op zee worden geloosd.

Afhankelijk van de substantie, moeten ladingresiduen die onder Annex II van het Verdrag vallen vóór vertrek worden afgegeven, overeenkomstig de procedures en controles die zijn vastgesteld in de voorschriften 13 en 16 van die bijlage. Ladingresiduen die onder Annex II van het Verdrag vallen en die stoffen van categorie X, drijvende persistente stoffen met hoge viscositeit van categorie Y en stollende of hoog-viskeuze stoffen van categorie Y bevatten, moeten worden voorgewassen en afgegeven aan een havenontvangstvoorziening zoals vastgesteld in de voorschriften 13 en 16 van Annex II bij Marpol.

De berekeningsmethode wordt ook niet toegepast op passief opgevist afval.

Aan boord is er voor dit soort afval niet altijd een specifieke opslagplaats beschikbaar en de afgifte van al het passief opgevist afval wordt gestimuleerd door het kostendekkingssysteem van artikel 8, lid 2, punt d), van Richtlijn (EU) 2019/883.

## 5: Systeem van financiering

### Algemeen

#### 5.1. Wettelijke regeling

De voorschriften die van toepassing zijn op de financiering, zijn:

Artikel 8 van de Richtlijn

Artikel 6d van de Wvvs

Artikel 9 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

Artikel 9a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

Artikel 11 van de regeling havenontvangstvoorzieningen

#### 5.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

Uitgangspunt is dat de kosten van de exploitatie en het beheer van havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst, opslag, transport en verwerking van afval van schepen, met uitzondering van ladingresiduen, geheel of gedeeltelijk (afhankelijk van het soort afval) worden gedekt door een zogenaamde indirecte bijdrage van schepen. De elementen waaruit die kosten ontstaan, zijn in bijlage 4 van de Richtlijn opgenomen.

De indirecte bijdrage is de bijdrage die het schip betaalt per call aan de havenbeheerder en deze bijdrage geeft het schip het recht afval af te geven. Het recht is niet overdraagbaar. Ook als geen afval wordt afgegeven, betaalt het schip de indirecte bijdrage. De opbrengsten uit de indirecte bijdragen worden door de havenbeheerder gebruikt voor de vergoedingen aan de havenontvangstvoorziening(en) na ontvangst van een verklaring van verwerking (verificatie) van de afvalstoffen. De door de havenbeheerder te betalen vergoedingen aan de havenontvangstvoorziening(en) zijn vastgelegd in een met hen gesloten overeenkomst, die periodiek wordt herzien.

#### Indirecte financiering:

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

De herziene Richtlijn 2019/883 bevat een aantal nieuwe uitgangspunten, die tot een aanpassing van deze grondslagen heeft geleid. De destijds bereikte consensus is als vertrekpunt gebruikt bij zowel de aanpassing van de methodiek van de indirecte bijdrage, alsook bij de aanpassing van het afgifrecht dat door de indirecte bijdrage door elk schip wordt verkregen.

Per 1 januari 2023 is de systematiek van de indirecte financiering ingevoerd, die gebaseerd is op de gewijzigde wetgeving. Op basis van een simulatiemodel met de data uit eerdere jaren en van de stakeholders verkregen data over de te verwachten afvalstoffentarieven zijn de gehanteerde formules voor bijdragen en afgifrecht (vergoedingen) bepaald.

De tarieven voor zowel de indirecte bijdragen alsook de hoogte van het afgifrecht (en dus de vergoedingen aan de havenontvangstvoorzieningen) kunnen gewijzigd worden door de havenbeheerder. Minimaal eenmaal per jaar vindt een evaluatie plaats, maar indien nodig kunnen bij uitzondering ook tussentijdse wijzigingen plaatsvinden.

De indirecte bijdragen van de schepen dekken de volgende kosten :

- alle indirecte administratieve kosten (beheerskosten);
- minimaal 30% van de totale directe exploitatiekosten van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval van schepen, niet zijnde ladingresiduen, als bedoeld in Annexen I, IV en VI van MARPOL;

- de totale directe exploitatiekosten (100%) van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval als bedoeld in Annex V van MAPOL, met inbegrip van passief opgevist afval.

Uitzonderingen indirecte financiering:

De indirecte bijdragen van de schepen dekken niet de kosten voor afgifte, opslag, transport en verwerking van ladingresiduen en afval van uitlaatgasreinigingssystemen.

De kosten van volumes afval die de gecertificeerde maximale opslagcapaciteit van de betreffende afvalsoort overschrijden, worden eveneens niet gedekt. Ook de kosten van afvalstoffen, die ontstaan uit activiteiten van het schip, die niet behoren tot de normale exploitatie van het schip, worden niet gedekt.

Voor een proefperiode van twee jaar is met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken dat voor de offshoreschepen geen indirecte kosten in rekening worden gebracht, maar alleen directe. Dit vanwege de grote verschillen per afgifte, en de moeilijkheid onderscheid te maken tussen afval van platforms (wat lading voor de OSV is) en afval van de schepen.

Uit de historie van de afgelopen jaren is gebleken dat het afgiftepatroon van de sector offshore een zeer grillig en onvoorspelbaar karakter heeft; er zijn onvoorspelbare uitschieters naar enorme hoeveelheden afval met hoge kosten, die niet passen binnen een eerlijke en gelijkmatige indirecte financierings-structuur welke dekkend is voor alle zeeschepen. Ook is niet altijd een duidelijk onderscheid te maken in de praktijk, welke afvalstromen van het schip zelf zijn, dan wel afkomstig zijn van boorplatformen. Buiten deze praktische kwesties is de afgelopen jaren ook naar voren gekomen dat de offshore-sector een goed imago heeft en vertoont op het gebied van afvalafgiftes.

Vanuit dit praktische vertrekpunt en vanuit een administratieve behoefte aan duidelijkheid is besloten de offshore sector 100% uit te sluiten van de indirecte bijdrageplicht en de financiering van de afgifte van het afval volledig direct te laten verlopen tussen havenontvangstvoorzieningen en de sector. Deze uitsluiting zal gelden voor een pilotperiode van twee jaar, waarin het afgiftepatroon van de offshore gemonitord zal worden via de daadwerkelijk afgiftes, omdat de rapportage van S-formulieren aan de havenbeheerder wel als verplichting blijft bestaan.

De volgende schepen worden gecategoriseerd als offshore, conform de N20-lijst:

<b>N20-TRANSPORT MEANS</b>		
<b>Code</b>	<b>Systeemomschrijving</b>	<b>Bijzonderheden</b>
1603	Salvage vessel	Vessel designed to salvage
1606	Oil rig	Object designed for drilling oil at sea
172	Work ship	Vessel designed to assist in work
1721	Supply vessel	Vessel designed to provide supplies
1723	Offshore support vessel	Vessel designed to provide offshore support
1724	Pontoon	Flat-bottomed vessel with a flat deck
1726	Cable layer	Vessel designed to lay cable
1729	Pipe laying vessel	Vessel designed to lay pipe
176	Research and education ship	Vessel designed for research and education
1712	Patrol/measure ship	Vessel designed to guard, patrol or measure

Directe financiering:

Het gedeelte van de kosten dat niet wordt gedekt door de indirecte bijdrage, wordt door de havenontvangstvoorziening in rekening gebracht aan het schip op basis van de feitelijk door het schip afgegeven soorten en hoeveelheden afval.

De kosten van de exploitatie en het beheer van havenontvangstvoorzieningen voor de ontvangst, opslag, transport en verwerking van afval van schepen, met uitzondering van ladingresiduen, zijn als volgt onder te verdelen (Bijlage 4 Richtlijn 2019/883):

<b>Directe kosten: Directe exploitatiekosten die voortvloeien uit de werkelijke afvalafgifte van schepen, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.</b>	<b>Indirecte kosten: Indirecte beheerskosten die voortvloeien uit het beheer van het systeem in de haven, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.</b>
Het voorzien in de infrastructuur voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen, met inbegrip van containers, tanks, verwerkingsapparatuur, binnenschepen, vrachtwagens, afvalontvangstapparatuur en behandelingsinstallaties.	Het opstellen en goedkeuren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van eventuele audits van dat plan en de uitvoering ervan.
Concessies voor het leasen van terreinen en gebouwen, voor zover van toepassing, of voor het leasen van de apparatuur die nodig is voor de werking van de havenontvangstvoorzieningen;	Het actualiseren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van arbeids- en consultancykosten, voor zover van toepassing.
Het werkelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen: inzamelen van afval van schepen, vervoer van afval van de havenontvangstvoorzieningen voor eindverwerking, onderhoud en schoonmaak van havenontvangstvoorzieningen, personeelskosten, met inbegrip van overuren, elektriciteit, afvalanalyse en verzekering.	Het organiseren van de overlegprocedures voor de (her)evaluatie van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan;
Vorbereiding voor hergebruik, recycling of verwijdering van het afval van schepen, met inbegrip van gescheiden afvalinzameling.	Het beheer van de systemen voor kennisgeving en terugvordering van kosten, met inbegrip van de toepassing van verlaagde tarieven voor „groene schepen”, de verstrekking van IT-systemen op het niveau van de haven, statistische analyse en de daarmee verband houdende loonkosten.
Administratie: facturatie, afgifte van afvalontvangstbewijzen aan schepen, rapportering.	De organisatie van openbare aanbestedingsprocedures voor het aanbieden van havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van de nodige vergunningen voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen in havens.
	Het verstrekken van informatie aan havengebruikers via de verspreiding van folders en via borden en posters in de haven, of de publicatie van de informatie op de

	website van de havens, en de elektronische toezending van de informatie zoals bepaald in artikel 5.
	Beheer van afvalbeheersregelingen: regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, recycling en de aanvraag voor en uitvoering van nationale of regionale fondsen.
	Andere administratieve kosten: monitoring van vrijstellingen en elektronische rapportering van deze informatie zoals bepaald in artikel 9.

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

Verdrag	Soort afval	Minimale dekking van de totale exploitatiekost en door de indirecte bijdrage	Financiering	
			indirect	direct
	-			
Marpol ; Annex I	- Brandstofresten - Afgewerkte olie - Bilge water	30% van de totale kosten voor afgifte afval Annex I, IV en VI, niet zijnde ladingresiduen	X min. 30% in uitzonderlijke gevallen minder dan 30%	X
Marpol ; Annex IV	- Sanitair afval			
Marpol ; Annex VI	- Ozon aantastende stoffen, niet zijnde afval van uitlaatgasreinigingssystemen			
Marpol ; Annex V	- Huisvuil - Klein gevaarlijk afval - Plastic - Overig afval - Ladinggebonden afval - Passief opgevist afval	100% van de totale kosten voor afgifte afval Annex V, niet zijnde ladingresiduen	X	X Alleen Uitzonderingen via directe financiering
Marpol ; Annex I	- Waswater olie - Ballastwater (uit ladingtanks)	geen		X
Marpol ; Annex II	- Waswater chemicaliën	geen		X
Marpol ; Annex V	- Droge ladingrestanten	geen		X
Ballastwater verdrag	- (On)behandeld ballastwater - Residu reinigingstank - Sediment ballasttank	geen		X

## **Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied**

### **5.3. Bijdrageplicht**

Een bijdrage voor de afgifte van scheepsafvalstoffen geldt in principe voor alle zeeschepen, die de haven in de regio Noordzeekanaalgebied aanlopen, tenzij het schip daarvan is ontheven op grond van het bepaalde in artikel 6d onder 4 van de Wvvs, of anderszins is vrijgesteld.

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

#### Overzicht van schepen waarvan geen indirecte bijdrage wordt geheven:

- Zeeschepen waarvoor op grond van artikel 6d, lid 4, van de Wvvs een ontheffing is verleend;
- Vissersschepen, vallende onder de werking van artikel 9, lid 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen (VISHAP); <sup>ad1)</sup>
- Zeegaande pleziervaartuigen, vallende onder de werking van artikel 9, eerste lid van het Besluit havenontvangstvoorzieningen (jachthavens); <sup>ad2)</sup>
- Schepen met een zeemeetbrief, die niet aanlopen via zee en vallen onder de binnenvaartregelingen voor afvalstoffen (binnen-buiten schepen);
- Zeeschepen, komende van zee als doorvaarder naar het achterland, en vice versa, zonder laad/los-activiteit in de haven en die niet langer dan 2 uur op de eerste ligplaats in de haven verblijven (doorvaarders);
- Zeeschepen, die na de eerste aanloop het gebied verlaten en die een indirecte bijdrage hebben betaald, en tussentijds géén andere haven hebben aangedaan, hebben het recht om binnen 7 dagen vanaf het moment van de eerste aanloop twee keer af te geven conform het geldende afgiffterecht, ongeacht het aantal aanlopen. Na afloop van de 7 dagen na de eerste aanloop dient een nieuwe bijdrage te worden betaald en gaat dit recht opnieuw in;
- Zeeschepen, die rechtstreeks van zee naar het dok of scheepsreparatiewerf gaan: hun scheepsafvalstoffen vallen vanwege de bijzondere omstandigheid, dat een scheepswerf zelf voorzieningen treft op basis van de milieuwetgeving om afval van alle activiteiten op die werf af te voeren, niet onder de indirecte financieringsregeling maar onder de directe financieringsregeling;
- Zeegaande werkschepen en dienstverlenende schepen binnen het gebied, zoals baggerschepen, peilvaartuigen en havensleepboten, werkzaam in de dienstverlening aan de scheepvaart of ten behoeve van de vaarweginfrastructuur binnen het CNB-gebied;
- Zeeschepen, zijnde pontons zonder accommodatie en schepen in afbouw (casco's);
- Offshore vaartuigen- en installaties, zoals boor- en werkeilanden en overige vaartuigen die offshore-werkzaamheden aan mijnbouw, pijp- en kabelinstallaties en windparken verrichten, binnen de Nederlandse economische ruimte.  
Omdat deze categorie voor alle zeehavens geldt wordt voor de toelichting verwezen naar het algemene deel hierboven.

Ad 1) De visserij neemt in het Noordzeekanaalgebied ligplaats in Zeehaven IJmuiden; het is een mix van kleine en grote vissersschepen, die deels wel en deels niet bij de SFAV aangesloten zijn. En deels wel en deels niet meldplichtig zijn. Zeehaven IJmuiden regelt vanuit dit vertrekpunt een specifieke betalingsregeling en logistieke service voor alle visserij ter voorkoming van een onduidelijke en versplinterde situatie. Deze regeling is beschreven in het VISHAP, waardoor gewaarborgd is dat alle visserij hun Annex I- en Annex V-afval kunnen afgeven. Hierdoor valt de visserij buiten de werkingssfeer van dit Havenafvalplan.

Noot: Het passief opgevoerd afval door de visserij is een separate stroom en wordt wel gefinancierd uit dit Havenafvalplan, via een vaste jaarlijkse bijdrage aan de organisatie, die het

inzamelen en verwerken van deze specifieke afvalstroom regelt via een gecontracteerde inzamelaar.

Ad 2) De pleziervaart neemt in het Noordzeekanaalgebied geen ligplaats in de commerciële zeehavens, maar in de in het gebied aanwezige jachthavens, alwaar een specifieke jachthavenregeling is getroffen. Hierdoor valt de pleziervaart buiten de werkingssfeer van dit Havenafvalplan

#### **5.4. Grondslagen van het systeem van indirecte financiering: indirecte bijdrage, afgifrecht en vergoedingen**

De meest actuele tarieven (heffingen en afgifrechten/vergoedingen) zijn te raadplegen op de website [www.portofamsterdam.com](http://www.portofamsterdam.com)

In onderstaande beschrijving zijn de bijdragen en afgifrecht/vergoedingen in het kader van de indirecte financiering weergegeven die van kracht zijn per 01 januari 2023.

##### De indirecte bijdrage

De wettekst kent de volgende passage ten aanzien van differentiatie van de bijdragen:

De indirecte bijdragen kunnen worden gedifferentieerd op grond van de volgende elementen:

- a) de categorie, het type en de grootte van het schip;
- b) het verlenen van diensten buiten de normale werktijd aan schepen in de haven, of
- c) het gevaarlijke karakter van de afvalstoffen.

De indirecte bijdragen worden verlaagd op grond van het soort handel (korte vaart) en voor schepen die het afval duurzaam en milieuvriendelijk beheren.

Omdat het afgifrecht voor Annex I (inclusief Annex IV en VI) verschilt van het afgifrecht van het afgifrecht van Annex V, zijn de indirecte bijdragen opgesplitst in twee delen, die bij elkaar opgeteld worden: een Annex I-bijdrage en een Annex V-bijdrage, respectievelijk voor een dekking van minimaal 30% van de exploitatiekosten en 100% van de exploitatiekosten. Ten behoeve van de dekking van de beheerskosten van de havenbeheerder wordt per geheven totale indirecte bijdrage een vast bedrag gereserveerd. Per 01/01/2023 bedraagt dit bedrag € 40,--.

Zowel bij de vaststelling van de Annex I- als de Annex V-indirecte bijdrage is het uitgangspunt een vast basisbedrag ter dekking van de logistieke kosten plus een variabel bedrag, afhankelijk van de gross tonnage maat (GT) van het schip, ter dekking van de hoeveelheid afval. Hierbij is het bedrag gemaximeerd op basis van de statistische data qua kosten en afvalafgiftepatroon uit eerdere jaren. Uit deze data is gebleken dat in het algemeen alle scheepstypes op dezelfde wijze aangeslagen kunnen worden, met uitzondering van de zeecruise en de offshore. Hierbij vertoonde de offshore een dermate grillig en onvoorspelbaar karakter, dat die sector uitgezonderd wordt van de indirecte financiering. De zeecruise vertoonde wel een voorspelbaar afgiftepatroon, met uiteraard door de vele passagiers een veel hogere kostenpost qua afvalafgifte. Voor de zeecruise gelden dan ook afwijkende tarieven.

Voor schepen die aantoonbaar minder afval produceren of bewijs kunnen overhandigen dat zij duurzaam inkopen waarbij minder afval ontstaat, is een EU implementing act vastgesteld ter verlaging van de indirecte bijdragen. Omdat er nog géén uniforme werkwijze in de EU is vastgesteld ten aanzien van de praktische uitvoerbaarheid, wordt voortsnog géén volledige uitvoering gegeven aan de invoer van deze korting in het Noordzeekanaalgebied; ten aanzien van de Annex I-bijdrage wordt echter wel als voortzetting op de bestaande lokale regeling dit wel toegepast. Er geldt een gereduceerde Annex I- indirecte bijdrage voor schepen waarbij de voorstuwing uitsluitend op LNG of diesel/gasolie (na verklaring rederij) plaatsvindt, omdat deze



schepen aangetoond minder sludge produceren. Meer informatie over deze kortingsregeling is te vinden op de website van Port of Amsterdam. De Annex I-bijdrage voor deze schepen is vastgesteld op een vast bedrag van € 50,--.

Als korte vaart-schepen worden in het financieringsmodel schepen gerekend in lijn met internationale regelgeving schepen tot en met 5000 GT; het totale vaste basisbedrag is lager vastgesteld omdat deze schepen met een zekere regelmaat een haven aandoen anders dan niet korte vaart-schepen.

#### Indirecte bijdragen zee cruise (max bijdrage vanaf 30.000 GT)

Cruise	50+0,01*GT max 350	200+0,01*GT max 3200	250 + 0,11 *GT Max 3550
	Bijdrage Annex I	Bijdrage Annex V	Totale bijdrage
GT-maat			
0	€ 50	€ 200	€ 250
2000	€ 70	€ 400	€ 470
3000	€ 80	€ 500	€ 580
6000	€ 110	€ 800	€ 910
10000	€ 150	€ 1.200	€ 1.350
20000	€ 250	€ 2.200	€ 2.450
30000	€ 350	€ 3.200	€ 3.550
40000	€ 350	€ 3.200	€ 3.550
50000	€ 350	€ 3.200	€ 3.550
100000	€ 350	€ 3.200	€ 3.550
120000	€ 350	€ 3.200	€ 3.550

#### Indirecte bijdragen overige schepen (max bijdrage vanaf 22.000 GT)

Overig e schepe n	50+0,01*GT tot 5000 GT	240+0,05*GT tot 5000GT	290+0,06*GT
	50+0,01*GT >=5000 GT max 270	340+0,03* GT >= 5000 GT max 1000	390 +0,04*GT Max 1270
GT	Bijdrage Annex I	Bijdrage Annex V	Totale bijdrage
0	€ 50	€ 240	€ 290
1000	€ 60	€ 290	€ 350
2000	€ 70	€ 340	€ 410
3000	€ 80	€ 390	€ 470
5000	€ 100	€ 490	€ 590
6000	€ 110	€ 520	€ 630
10000	€ 150	€ 640	€ 790
20000	€ 250	€ 940	€ 1.190
22000	€ 270	€ 1.000	€ 1.270
30000	€ 270	€ 1.000	€ 1.270
40000	€ 270	€ 1.000	€ 1.270
120000	€ 270	€ 1.000	€ 1.270

## 5.5. Afgifterecht

### Annex I

Het Annex I-afgifterecht voor een schip bestaat uit een vaste en een variabele vergoeding per m<sup>3</sup>. Er geldt een maximale vergoeding die is gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit van sludge en bilge in m<sup>3</sup>, zoals op het supplement van het IOPP-certificaat vermeld staat.

Voor de inzameling van scheepsafvalstoffen, Annex I, vloeibare residuen uit de machinekamer, zijnde afgewerkte olie, sludge en bilgewater voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat, geldt een vergoeding van **€ 200 + € 30** per ingezamelde m<sup>3</sup>, waarbij:

- het totaal aan ingezamelde m<sup>3</sup> geldt voor het desbetreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier/de S-formulieren afgerond in tienden van m<sup>3</sup>;
- de maximale vergoeding is gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit voor de machinekamer in m<sup>3</sup> van het schip zoals aangegeven op het supplement van het International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP);
- de vergoeding slechts eenmaal wordt uitgekeerd aan de door de rederij of scheepagent gekozen havenontvangstvoorzieningen voor Annex I.

De vergoedingen worden door de havenontvangstvoorzieningen zichtbaar in korting gebracht op de totale factuur aan het schip / scheepsagent.

#### Annex IV en VI

Het afgiffterecht voor de Annex IV- en Annex VI-afvalstoffen wordt vastgesteld op 0 € en de kosten voor afgifte worden dus niet vergoed aan de havenontvangstvoorzieningen vanuit de indirecte bijdragen. Hiervoor geldt dus een directe betaling van het schip aan de havenontvangstvoorzieningen. De kosten tellen echter wel mee bij de berekening van het minimale indirecte financieringspercentage van 30% op jaarbasis van Annex I, IV en VI gezamenlijk. Omdat er voor Annex IV in de regio Noordzee géén algemeen lozingsverbod geldt en Annex VI-afvalstromen zeer gering zijn, heeft dit een zeer beperkte invloed op de totale kostenpost van deze stromen gezamenlijk.

#### Annex V

Het Annex V-afgifterecht is met de implementatie van de Richtlijn 2019/883 via de Wvvs op 100% gesteld, met een aantal voorbehouden. Er geldt een maximaal afgiffterecht gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit voor Annex V in m<sup>3</sup>, zoals in het garbage managementplan van het schip vermeld staat. Voor alle schepen geldt per inzameling tijdens normale service tijden een vergoeding van € 200 + € 45 per m<sup>3</sup> domestic waste en KGA-vergoedingen per kg /stuks conform de jaarlijkse vastgestelde tarievenlijst.

Belangrijk wettelijk uitgangspunt is dat indirecte financiering het minder aantrekkelijk moet maken om scheepsafvalstoffen tijdens de reis naar de betreffende haven in zee te lozen. Als de volgende reis echter pas na langere tijd (een week, weken, maanden) is, dan kan niet verwacht worden dat in die periode onbepaald scheepsafvalstoffen Annex V afgegeven kunnen worden door de betaling van de indirecte bijdrage die bij één aanloop verschuldigd is. Het afgiffterecht wordt daarom beperkt in de tijd, tot zeven dagen. Concreet betekent dit dat een schip bij aankomst op de eerste ligplaats maximaal 7 dagen het recht heeft om scheepsafvalstoffen Annex V af te geven.

Daarnaast, om de mogelijkheid te faciliteren om bij aankomst (zeker na een lange reis) en voor vertrek (bijvoorbeeld na levering stores) onder het afgiffterecht af te geven, wordt het aantal afgiftes van afval Annex V gesteld op maximaal twee keer inzamelen binnen de gestelde termijn van 7 dagen.

Vanaf de 8e dag, alsmede het voor een derde keer afgeven binnen 7 dagen, betaalt het schip voor de afgifte afval alsof het de maximale opslagcapaciteit zou hebben overschreden (d.w.z. directe vergoeding).

In het kader van de Green Deal Scheepsafvalketen wordt de inname van schoon emballage plastic, die vrijkomt bij de aflevering van stores, echter altijd vergoed, indien dit plastic gelijktijdig weer retour genomen wordt volgens een door de havenbeheerder vastgestelde procedure.

#### Service-tijden

De extra kosten door overwerk buiten reguliere servicetijden (elke dag van 07.30 uur tot 17.00 uur) vallen niet onder het afgifrecht en zullen via een directe bijdrage worden verrekend door de havenontvangstvoorzieningen met de schepen. De regeling voor afgifte buiten normale werktijden geldt nietvoor ladende en lossende gastankschepen of voor schepen die op dezelfde dag aankomen en vertrekken buiten de reguliere servicetijd; voor hen geldt dat deze kosten wel worden vergoed vanuit de indirecte bijdrage.

#### Uitzonderingen

Er is een aantal soorten afvalstoffen die dermate atypisch zijn en /of niet ontstaan zijn vanuit de normale exploitatie van het schip, dat deze afvalstoffen in samenspraak met de branche uitgesloten zijn van de indirecte financiering

Afval met betrekking tot de lading.

- Afval met betrekking tot het ontsmetten van lading (fumigatie)
- Lithium batterijen
- Freon gasflessen en gasflessen (in zeer slechte staat en niet gekeurd worden aangeboden)
- Volle IBC Containers (1000 ltr) met brandblus vloeistoffen
- Asbest
- Segregatiekleden vervuild met ladingrestanten
- Afval wat vrij is gekomen bij calamiteiten (bijv. na brand- of waterschade)
- Radio-actief afval afkomstig van meet-werkzaamheden
- Afval wat niet gebruikelijk wordt afgegeven door schepen: bouw- en sloopafval, onderdelen van de constructie of werktuigen van het schip, etc.
- Schepen die meer afval aanbieden dan de voorgeschreven maximale capaciteit (volgens  
Het Garbage Management Plan)
- Calamiteiten, bv. bij brandschades / lekkages etc.
- Landstromen van boorplatforms, vervoerd met offshore-werkschepen (= lading);
- Sample bottles with cargo-residues
- Fosfine-sleeves
- Blusschuim (fire ext. Liq. Foam in large quantities)
- Schoonmaakresiduen tank schepen/offshore-schepen in grootverpakking/IBC's; is Annex II

#### Annex V, passief opgevist afval

Dit valt voor 100% onder het afgifrecht van de betreffende vissersschepen; voor dit afval zullen géén kosten in rekening worden gebracht aan de vissersschepen, die dit afval aan land brengen.

## **5.6. Vergoedingen aan de havenontvangstvoorzieningen**

### Annex I

De vergoeding die wordt uitgekeerd voor deze afvalstoffen door de havenbeheerder is gelijk aan het afgifrecht, conform de daar vermelde spelregels. Per 01/01/2023 bedraagt deze vergoeding € 200 + € 30 per ingezamelde m<sup>3</sup> sludge, bilge of afgewerkte olie.

Er zal in de meeste gevallen door de havenontvangstvoorzieningen ook een directe bijdrage gevraagd worden van het schip/rederij.

#### Annex IV

Dit wordt niet vergoed vanuit de indirecte financiering, omdat de meeste schepen Annex IV - afval lozen op zee. Slechts een klein deel van de schepen die langer in de haven verblijven en niet aan de eisen van het lozen in de haven kunnen voldoen, zullen Annex IV-afval afgeven. Het is niet redelijk om alle schepen daaraan te laten bijdragen.

#### Annex V

Annex V valt volledig onder de indirecte financiering.

In overleg met de inzamelbranche is voor de geldigheidsduur van 1 jaar (2023) een vergoeding afgesproken per inzameling, per afvalsoort en per hoeveelheid. Ook zijn de uitzonderingen en spelregels besproken, zoals vermeld onder het afgifrecht Annex V.

#### Annex V, passief opgevist afval

Het passief opgevist afval door de visserij is een separate stroom en wordt voor 100% gefinancierd. De havenbeheerder betaalt een vaste jaarlijkse bijdrage aan de organisatie, die het inzamelen en verwerken van deze specifieke afvalstroom regelt via een gecontracteerde inzamelaar.

#### Annex VI

Dit wordt niet vergoed vanuit de indirecte financiering. De afvalstromen zijn beperkt of vallen conform de wetgeving buiten de indirecte financiering (afval van uitlaatgasreinigingssystemen). Slechts een klein deel van de schepen zullen Annex VI-afval afgeven. Het is niet redelijk om alle schepen daaraan te laten bijdragen.

#### Actieve en vergunde havenontvangstvoorzieningen

Havenontvangstvoorzieningen die over de benodigde vergunningen beschikken, zowel landelijk als lokaal, om het afval van de schepen in te zamelen, en die in aanmerking willen komen voor de vergoedingen op basis van de indirecte financiering voor Annex I en V, kunnen zich inschrijven om mee te doen via een zogenoemde Open House-constructie. Open House wil zeggen dat de havenbeheerder een vergoeding per inzameling, soort en hoeveelheid vaststelt en publiceert en dat bedrijven zich daarop kunnen inschrijven.

Indien aan alle voorwaarden wordt voldaan, gaat de havenbeheerder met de betreffende havenontvangstvoorziening een overeenkomst aan, waarin de financiële verplichtingen, spelregels en duur van de overeenkomst tussen de partijen worden vastgelegd. Het model van deze overeenkomst is als bijlage 3 bij dit plan gevoegd.

Voor de meest actuele tarieven betreffende de vergoedingen voor Annex V aan de havenontvangstvoorzieningen wordt verwezen naar de Open house-publicatie.

## 6: Havenontvangstvoorzieningen

### Algemeen

#### 6.1. Wettelijke regeling

De wettelijke regels voor de havenontvangstvoorzieningen zijn:

- Artikel 4 van de nieuwe Richtlijn
- Artikel 6 en 6c van de Wvvs
- Artikel 2a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen
- Artikelen 5, van de Regeling havenontvangstvoorzieningen
- Artikel 39 van de regeling voorkoming verontreiniging door schepen

#### 6.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

De lidstaten dragen zorg voor de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen die over de nodige capaciteit beschikken om de soorten en hoeveelheden afval te ontvangen van de schepen welke die haven gewoonlijk aandoen. Dat kan ook betekenen dat degene die een los- of laadplaats of scheepsreparatiewerf in bedrijf heeft, verplicht is zorg te dragen voor een voldoende havenontvangstvoorziening.

De lidstaten moeten ervoor zorgen dat de regels voor afgifte zodanig zijn dat schepen geen onnodig oponthoud ondervinden en dat de hoogte van de indirecte bijdrage niet zodanig is dat schepen de scheepsafvalstoffen niet afgeven. En dat de havenontvangstvoorzieningen op milieuvriendelijk wijze het afgegeven afval beheren – hergebruik en recycling, scheiden afval etc.

De beheerders van losplaatsen gelegen in havens, die zijn aangewezen en waar schepen schadelijke stoffen afgeven, treffen zodanige voorzieningen dat dergelijke schepen hun ladingtanks geheel kunnen leeglossen.

### Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied

#### 6.3. Capaciteitsbehoefte: aantal zeeschepen, types en gross tonnage verdeling

In het Noordzeekanaalgebied vinden jaarlijks ruim 7600 bezoeken van zeeschepen plaats waarmee een overslag van ruim 88 miljoen ton wordt gerealiseerd. De onderverdeling naar verschijningsvorm is weergegeven in onderstaande tabel A:

Verschijningsvorm	Procentueel aandeel in soort goederen
Droge bulk	51%
Natte bulk	45%
Breakbulk	4%
<b>Totaal</b>	<b>100%</b>

Tabel A: Indeling verschijningsvorm ladingtype over het jaar 2021<sup>12</sup>

Onderstaande tabel B<sup>13</sup> geeft voor het Noordzeekanaalgebied een overzicht van het aantal en type zeeschepen, die onder de Wvvs en het Havenafvalplan (HAP) vallen en een afvalstoffenheffing betalen.

<sup>12</sup> Bron: aanloopgegevens Centraal Nautisch Beheer.

<sup>13</sup> Bron: Datawarehouse van Port of Amsterdam

Aantal HAP Bezoeken	Ship category	Jaar			
		2018	2019	2020	2021
	Bulk	679	712	599	628
	Container / Ro-Ro / Ferry	162	183	513	721
	Cruise	208	168	19	37
	General Cargo	2786	2647	2407	2605
	Offshore/ work	359	493	152	435
	Yacht	1	0	33	39
	Tankship	2174	2304	2091	2039
	Sand / Dredger	97	108	366	316
	Other			323	346
<b>Totaal</b>		<b>6466</b>	<b>6615</b>	<b>6620</b>	<b>7519</b>

Tabel B: Indeling verschijningsvorm scheepstype over de jaren 2018-2021

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

Aantal HAP Bezoeken	GT Klasse Omschrijving	Jaar			
		2018	2019	2020	2021
	0 - 2000	956	856	842	1226
	2000 - 3000	1341	1379	1382	1557
	3000 - 6000	1139	1209	1276	1500
	6000 - 10000	523	535	662	675
	10000 - 20000	671	727	683	719
	20000 - 30000	808	799	741	736
	30000 - 40000	290	366	473	563
	40000 - 50000	289	312	268	297
	50000 - 70000	217	233	184	164
	70000 - 90000	94	92	84	52
	90000 - 110000	123	88	56	101
	110000 - 150000	15	19	3	0
<b>Totaal</b>		<b>6466</b>	<b>6615</b>	<b>6620</b>	<b>7519</b>

Tabel C: indeling in Gross Tonnage van de zeeschepen over de jaren 2018-2021

Aan de hand van tabel C is te concluderen, dat het aantal HAP-bezoeken en de onderverdeling in G-Tonnage de afgelopen jaren stabiel is gebleven, met een lichte toename in 2021 in de lagere GT-klasse.

#### 6.4. Capaciteitsbehoefte: afgifte scheepsafvalstoffen en ladingresiduen

Elke havenbeheerder is ingevolge artikel 6, lid 1 van de Wvvs verantwoordelijk voor een juiste inschatting van de benodigde capaciteit van havenontvangstvoorzieningen in zijn haven.

Voor de bepaling van de benodigde capaciteit en voor de inschatting van de hoeveelheid af te geven scheepsafvalstoffen (Annex I, IV en V) en ladingresiduen (Annex I, II en V) die in

ontvangst moet worden genomen, is voor dit Havenafvalplan gebruikt gemaakt van de afgiftecijfers van 2018-2021. Deze diverse cijfers zijn hieronder opgenomen in tabel D t/m H.

*Tabel D. Afgiftecijfers scheepsafvalstoffen Annex I, en V in m3, Noordzeekanaalgebied over de jaren 2018-2021.*

Hoeveelheid Afgegeven				Jaar			
NZK Gebied	Scheepsafvalstoffen of ladingresidu	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
	Scheepsafval	I	M3	15.688	14.026	13.485	11.556
		IV	M3	158	192	200	274
		V	M3	23.627	21.632	15.435	14.854
<b>Totaal</b>				<b>39.627</b>	<b>35.649</b>	<b>29.093</b>	<b>26.684</b>

Uit tabel D is af te leiden dat de afgifte van scheepsafvalstoffen Annex I, IV en V de afgelopen vier jaar is gedaald in het Noordzeekanaalgebied.

Klein gevaarlijk afval wordt in m3 geregistreerd. In het Noordzeekanaalgebied zijn aanvullend de volgende hoeveelheden ingezameld:

*Tabel E. Afgiftecijfers klein gevaarlijk afval in m3*

Hoeveelheid Afgegeven				Jaar			
NZK Gebied	Scheepsafvalstoffen of ladingresidu	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
<b>Totaal</b>	Scheepsafval	<b>VKGA</b>	m3	<b>1430</b>	<b>1567</b>	<b>1400</b>	<b>1427</b>

Tabel E laat zien dat de afgifte van Annex V KGA de afgelopen jaren stabiel is geweest

*Tabel F. Afgiftecijfers ladingresiduen Annex I, II en V in m3, over de jaren 2018-2021.*

Hoeveelheid Afgegeven				Jaar			
NZK Gebied	Scheepsafvalstoffen of ladingresidu	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
	ladingresidu	I	M3	23.277	21.146	24.248	19.322
		II	M3	329	1012	820	2599
		V	M3	217	341	107	125
<b>Totaal</b>				<b>23.823</b>	<b>22.499</b>	<b>25.175</b>	<b>22.046</b>

Uit tabel F blijkt dat de afgifte van ladingresiduen Annex I, II en V, wisselend was. Met de toename van tankschepen met een pre- wash-verplichting werd er in 2021 meer waswaters afgegeven.

*Tabel G. Percentage afgeevende schepen (scheepsafval) over de jaren 2018-2021*

% afgeevende Bezoeken				Jaar			
NzK Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
	Scheepsafval	I	M3	16%	14%	12%	15%
		V	M3	72%	73%	71%	76%

Uit tabel G blijkt dat het % afgeevende schepen t.o.v de HAP-plichtige schepen tussen 2018-2021 redelijk constant is geweest.

In onderstaande tabel H is het aantal afgiftes per Annex en per categorie (scheepsafval/ladingresidu) in kaart gebracht.

Aantal afgevend Bezoeken				Jaar			
NZK Gebied	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
	Ladingresidu	I	M3	203	183	192	202
		II	M3	7	12	18	56
		V	M3	40	58	92	83
	Scheepsafval	I	M3	1036	947	815	959
		IV	M3	26	11	25	11
		V	M3	4682	4833	4693	4693
<b>Totaal</b>				<b>5994</b>	<b>6044</b>	<b>5810</b>	<b>6004</b>

Tabel H. Aantal afgiften schepen (scheepsafvalstoffen en ladingresidu) per Annex over de jaren 2018-2021. Opgemerkt dat één schip meerdere afgiftes kan hebben per bezoek. .

### 6.5. Capaciteitsbehoefte: huidige en toekomstige capaciteit havenontvangstvoorzieningen

De Richtlijn omvat een aantal veranderingen: deze hebben onder meer betrekking op de vergoedingenstructuur, en zullen daardoor mogelijk ook effect hebben op de hoeveelheid afgegeven scheepsafvalstoffen.

De verwachting is niet dat de ingezamelde hoeveelheden significant zullen stijgen, en dat de beschikbare capaciteit voldoende zal zijn.

Gecombineerd met de constatering dat het aantal operationele havenontvangstvoorzieningen in het havengebied de afgelopen jaren stabiel is gebleven, kan worden geconcludeerd dat er voldoende havenontvangstvoorzieningen zijn in het havengebied voor alle soorten scheepsafvalstoffen en ladingresiduen. Dit wordt mede bevestigd door het feit dat in de afgelopen jaren géén klachten zijn ontvangen over de beschikbare capaciteit of onnodig oponthoud.

In het havengebied kan elke havenontvangstvoorziening, die voldoet aan de publiekrechtelijk gestelde regels, afval van schepen inzamelen. Deze havenontvangstvoorzieningen moeten op grond van de Regionale Havenverordening Noordzeekanaalgebied 2019 een operationele vergunning hebben van de havenbeheerder. Daarnaast is voor het inzamelen van de scheepsafvalstoffen die onder de indirecte financiering vallen een overeenkomst met de havenbeheerder verplicht.

Een overzicht van de huidige vergunde havenontvangstvoorzieningen, waarbij aangegeven is voor welke afvalstoffen de operationele vergunning geldt, is te raadplegen via de website van het Havenbedrijf [www.portofamsterdam.com](http://www.portofamsterdam.com)

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

Het uitgangspunt voor dit Havenafvalplan blijft ten aanzien van de scheepsafvalstromen de vrije marktwerking. De vrije marktsituatie heeft tot op heden niet geleid tot een gebrek aan inzamelcapaciteit en is tot op heden voldoende aantrekkelijk voor het bedrijfsleven om hierin te acteren.



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

## 6.6. Regels voor de havenontvangstvoorzieningen

### *Vergunningen*

In het Noordzeekanaalgebied dient een houder van een havenontvangstvoorziening vanwege het bepaalde in de havenverordening te beschikken over een operationele vergunning. Aan een dergelijke vergunning worden operationele voorwaarden en voorschriften verbonden. De procedure en instructies over de aanvraag voor een dergelijke vergunning zijn te vinden op de website van Havenbedrijf Amsterdam ([www.portofamsterdam.com](http://www.portofamsterdam.com)). Een model van de vergunning is als bijlage 4 bij dit HAP opgenomen.

Deze vergunning bestaat naast de landelijke inzamelvergunning (Omgevingsvergunning milieu) en heeft tot doel om uniformiteit en kwaliteit te waarborgen van de voorzieningen en de werkwijze met betrekking tot de operationele en administratieve handelingen te stroomlijnen. De voorschriften betreffen met name het doen van (operationele) meldingen, het insturen van S-formulieren, de openbaarheid van tarieven en een 24-uurs beschikbaarheidsplicht. Uitgangspunt bij het toelaten van havenontvangstvoorzieningen is het principe van vrije marktwerking. Alleen havenontvangstvoorzieningen worden aangewezen die voldoen aan genoemde eisen en kwaliteitscriteria.

Om aan de Europese rapportageverplichtingen te voldoen wordt de havenontvangstvoorziening door ILT aangemeld bij SafeSeaNet. De havenbeheerder stelt voor zijn haven een lijst samen van alle havenontvangstvoorzieningen die daar werkzaam zijn en verstrekt deze lijst aan ILT. De havenbeheerder zorgt dat de lijst actueel blijft en geeft wijzigingen jaarlijks door aan ILT

Daarnaast verplicht artikel 6d, lid 7 de havenbeheerder om met de houder van een havenontvangstvoorziening een overeenkomst te sluiten over de af te geven scheepsafvalstoffen. In die overeenkomst zijn met name financiële bepalingen opgenomen. Voor een model zie bijlage 3.

### *Green Deal Scheepsafvalketen*

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

*“De ambitie uit de Green Deal Scheepsafvalketen wordt vorm gegeven via het stellen van kwaliteitseisen aan de havenontvangstvoorzieningen. Deze Green Deal levert een bijdrage aan de Nederlandse opgave vanuit de kaderrichtlijn Mariene Strategie en aan de uitwerking van het Ketenakkoord Kunststofkringloop, d.d.12-11-2013, en komt daarmee tegemoet aan het streven van het kabinet en partijen in de samenleving om onze economie via een groene groei-strategie te transformeren naar een circulaire economie.” De integrale tekst van de Green Deal Scheepsafvalketen is te raadplegen op <https://www.greendeals.nl/greendeals/scheepsafvalketen>*

### *Verificatie*

Binnen zes maanden na afloop van elk kalenderjaar overlegt de houder van de vergunning met wie een overeenkomst is gesloten aan de Administratieve Organisatie HAP een

accountantsverklaring van het afgelopen kalenderjaar. Indien een havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding van € 100.000,- of meer ontvangt van de Administratieve Organisatie HAP dient dit een controleverklaring te zijn. Indien de havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding ontvangt die kleiner is dan €100.000,-, volstaat een samenstellingsverklaring. Deze accountantsverklaring dient te zijn opgesteld volgens de "Leidraad accountantsverklaring Havenafvalplan". Deze leidraad wordt aan de houder van de vergunning met wie een overeenkomst is gesloten ter beschikking gesteld door de Administratieve Organisatie HAP. Aan de hand van deze verklaringen bepaalt de havenbeheerder of de uitbetaalde vergoedingen overeenkomen met de bedragen waar de houder van de havenontvangstvoorziening recht op heeft. Deze aspecten worden geregeld in de overeenkomst die de havenbeheerder sluit met de havenontvangstvoorziening.

## **7: Verwerking**

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

### ***Algemeen***

#### **7.1. Procedure verwerking scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen**

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

Afgegeven scheepsafvalstoffen worden beschouwd als in het vrije verkeer te zijn gebracht in de zin van artikel 79 van Verordening 2913/92/EEG tot vaststelling van het communautair douanewetboek.

De verantwoordelijkheid voor toezicht op een gedegen overdracht van havenontvangstvoorziening aan de verwerker berust niet bij de havenbeheerder en valt buiten de toepassing van dit plan. Verwezen wordt naar desbetreffende vergunningen van de verwerkers en de betreffende artikelen in het Landelijk Afval Plan van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

De milieuhygiënische verificatie van inzameling, transport, tussenopslag en verwerking geschiedt door andere overheidsdiensten, zoals provincie Noord-Holland, Omgevingsdiensten, ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Politie en Rijkswaterstaat.

#### **7.2. Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening**

De havenontvangstvoorziening biedt de ingezamelde afvalstoffen aan bij een verwerker van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen, die over de daartoe vereiste vergunningen beschikt. De havenontvangstvoorziening moet tijdig een accountantsverklaring van inzameling en verwerking aanleveren (verificatie). De havenontvangstvoorziening ontvangt de kosten voor de verwerking pas definitief terug nadat deze verificatie is uitgevoerd (artikel 6d, lid 8 Wvvs). Voorlopige bijdragen worden aan de havenontvangstvoorziening betaald na inlevering van de nodige formulieren (S-formulier).

#### **7.3. Verantwoordelijkheden verwerker**

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

## **8: Melding en registratie**

### ***Algemeen***

#### **8.1. Wettelijke regeling**

De wettelijke regels voor de meldingen en registratie zijn:

- Artikel 6 van de Richtlijn
- Artikelen 6b, 6c en 12a van de Wvvs
- Artikel 1a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen
- Artikel 3 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen
- Artikelen 6, 6a en 8 van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

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

#### **8.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

De exploitant, agent of kapitein van een schip moet een formulier (afvalvooraanmelding) invullen voordat het schip naar de haven van aankomst komt. In beginsel moet dat 24 uur voor die tijd. Wat hij moet melden, is geregeld in de Richtlijn monitoring- en informatiesystemen zeescheepvaart en de Wvvs.

De informatie van afvalvooraanmelding wordt elektronisch gemeld. De verplichting is neergelegd in de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Om het proces van de aanmelding tot verwerking in goede banen te leiden, is een vooraanmelding niet voldoende. Ook zijn twee operationele meldingen (start en einde inzameling) en een melding van afgifte nodig.

De houder van een havenontvangstvoorziening verschaft aan de havenbeheerder de voor de registratie (gegevens over de in de haven afgegeven hoeveelheden scheepsafvalstoffen; verplichting van de havenbeheerder om dit bij te houden) benodigde gegevens over de bij hem afgegeven hoeveelheden scheepsafvalstoffen.

De houder van de havenontvangstvoorziening brengt de havenbeheerder op de hoogte van de aanvang en beëindiging van de inzameling van descheepsafvalstoffen en/of (restanten van) schadelijke stoffen bij een schip.

Na afgifte van het scheepsafval geeft de houder van een havenontvangstvoorziening een afvalontvangstbewijs aan de kapitein van het schip. Dit bewijs wordt elektronisch gemeld aan SafeSeaNet (SSN) door de kapitein (namens deze de havenbeheerder).

*Deze elektronische melding wordt gefaciliteerd namens de havenbeheerder door de Administratieve Organisatie HAP Noordzeekanaalgebied.*

*De houder van een havenontvangstvoorziening meldt elke afmelding onverwijld aan de havenbeheerder.*

## **Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied**

### **8.3. Procedure voor-aanmelden voor het scheepsbezoek en de registratie**

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

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

Aan de elektronische vooraanmelding zijn de volgende eisen gesteld:

- a) Ten minste 24 uur vóór aankomst<sup>14</sup>, wanneer de aanloophaven bekend is, of
- b) zodra de aanloophaven bekend is, indien deze informatie minder dan 24 uur voor aankomst beschikbaar is, of
- c) uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.

### **8.4. Procedure operationele meldingen havenontvangstvoorziening en de registratie**

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

Deze operationele meldingen worden door het Meldpunt Haven vastgelegd in het Haven Management Informatiesysteem (Hamis).

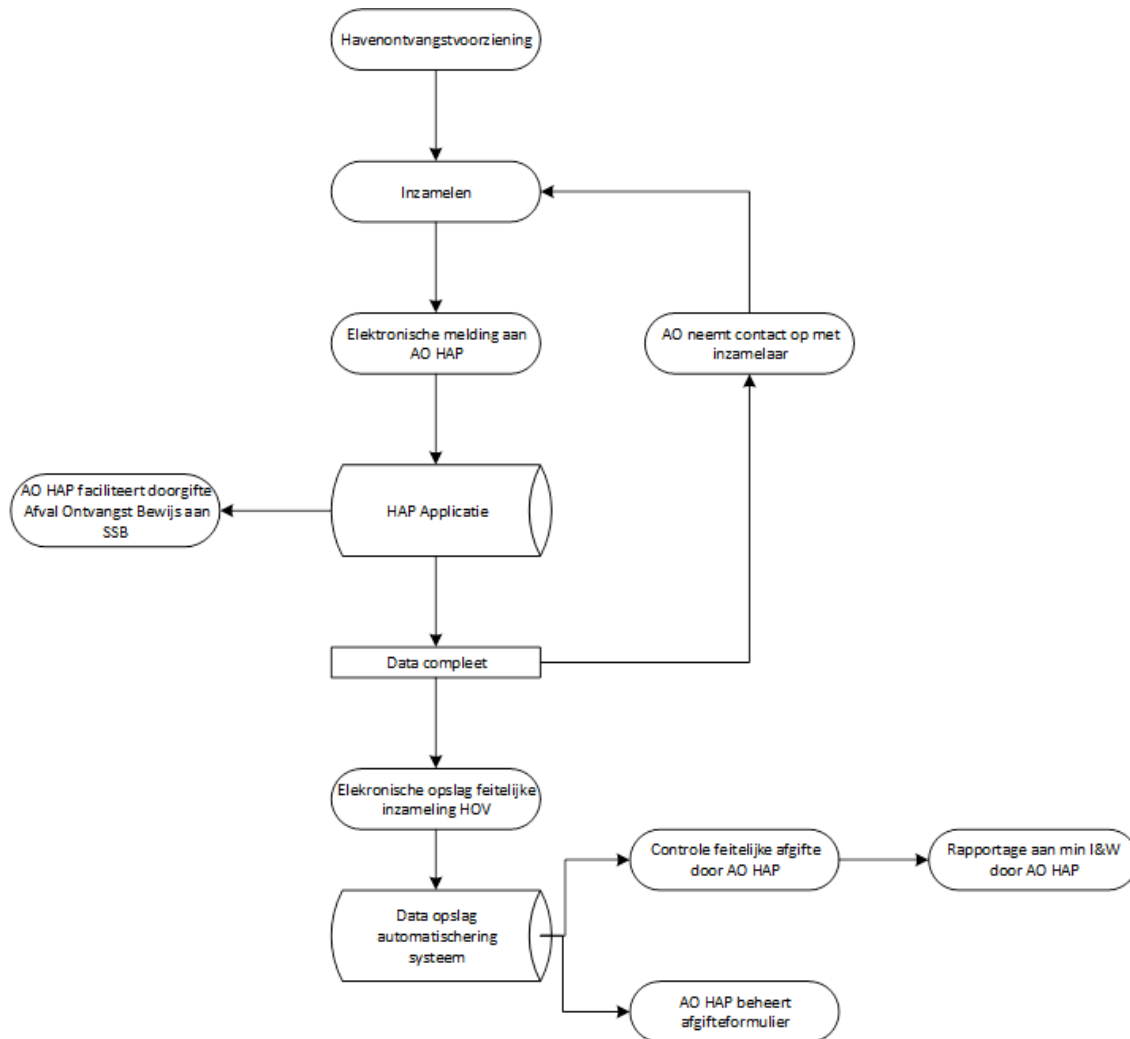
De havenontvangstvoorziening moet bij de afronding van de inzameling van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen het wettelijk voorgeschreven afgifteformulier invullen. Het formulier wordt ondertekend door de kapitein en door de havenontvangstvoorziening.<sup>15</sup> Vervolgens meldt de havenontvangstvoorziening op voorgeschreven elektronisch wijze de ingezamelde afvalstoffen aan de havenbeheerder

---

<sup>14</sup> aankomst dient te worden gelezen als Estimated Time of Arrival (ETA).

<sup>15</sup> Bij het invullen op het S-formulier van hoeveelheden in m<sup>3</sup> van vloeibare afvalstoffen is bij een dispuut tussen kapitein en Havenontvangstvoorziening over de hoeveelheid in eerste instantie de scheepsmeting van de tanks van het inzamelvaartuig/voertuig leidend. Bij vaste afvalstoffen geldt op een gelijke wijze dat de fysieke aanwezigheid van het ingezamelde afval van het zeeschip aanwezig aan boord van het inzamelvaartuig/voertuig leidend is.

### Procedure: Afgiftemelding via het S-formulier



### 8.5. Verantwoordelijkheden ten aanzien van melding en registratie

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

#### Verantwoordelijkheden schip

De kapitein of agent doet de vooraanmelding. Deze informatie wordt door het schip of de scheepsagent bewaard in elk geval tot het schip de volgende haven aandoet. De gegevens van de werkelijke afgifte (middels een afgifteformulier (S-formulier)) worden aan boord van het schip bewaard ten minste tot de volgende haven en worden desgevraagd ter beschikking gesteld aan de daartoe bevoegde instantie. De kapitein draagt tevens zorg dat het afgifteformulier elektronisch wordt doorgezonden naar SSN (havenbeheerder faciliteert).

#### Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening

De havenontvangstvoorziening doet een operationele melding aan het Meldpunt Haven bij de start en het einde van de inzameling. De havenontvangstvoorziening meldt op elektronische wijze de door een schip werkelijke hoeveelheid afgegeven scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen aan de Administratieve Organisatie HAP. De havenontvangstvoorziening bewaart de gegevens ten minste vijf jaar.

Verantwoordelijkheden havenbeheerder

De havenbeheerder is medeverantwoordelijk voor de aanwezigheid van (ICT)- systemen, die de meldingen en registratie faciliteren.

Verantwoordelijkheden Administratieve Organisatie HAP

De Administratieve Organisatie HAP ontvangt de vooraanmelding, de ingezamelde afvalstoffen (S-formulier + factuur) en de financiële afwikkeling en voert hierop de nodige controles uit.

## **9: Vrijstellingen/ontheffingen**

### ***Algemeen***

#### **9.1. Wettelijke regeling**

De wettelijke regels voor de vrijstellingen en ontheffingen zijn:

- Artikel 9 van de Richtlijn
- Artikelen 6d, 12a en 12b van de Wvvs
- Artikelen 9b en 9c van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

#### **9.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

Uitzonderingen op wettelijke regels kunnen er in drie varianten zijn: uitzonderingen in de wet, ontheffingen en vrijstellingen.

Een uitzondering is dat in de wet zelf uitzonderingen zijn gemaakt op de gestelde regels. Bv. artikel 3 Wvvs, waarin is bepaald op welke schepen de wet niet van toepassing is of artikel 9b Besluit havenontvangstvoorzieningen (uitzondering afgifteplicht). Een vrijstelling is een uitzondering op een wettelijke regel voor een categorie gevallen of voor een concreet geval maar voor langere of onbepaalde tijd (meermaals), terwijl een ontheffing altijd geldt voor een concreet geval (bv. een schip dat geen melding hoeft te doen). Voor een vrijstelling of ontheffing is een besluit nodig waarin de vrijstelling of ontheffing wordt gegeven.

De Richtlijn voorziet in de mogelijkheid dat een schip dat deelneemt aan het geregelde verkeer en frequent en regelmatig de havens aandoet, kan worden vrijgesteld van het doen van de afvalvooraanmelding en/of van de afgifteplicht en/of van de verplichting een indirecte bijdrage te betalen, mits het schip aan de eisen voldoet (bv. dat er een regeling is getroffen om ervoor te zorgen dat het afval wordt afgegeven en de bijdragen worden betaald in een haven die op de route van het schip ligt). Het schip verkrijgt een vrijstellingscertificaat. Artikel 9c van het Besluit havenontvangstvoorzieningen voorziet daarin door de mogelijkheid tot het geven van een ontheffing.

Verder hoeft een schip het afval niet af te geven als het schip voldoende opslagcapaciteit heeft voor alle afvalstoffen die het schip aan boord heeft (en ook voldoende om de volgende haven te bereiken).

#### **9.3. Ontheffingen**

##### ***Lijndiensten***

Voor schepen die frequent (minstens eenmaal per veertien dagen) en regelmatig bepaalde havens aandoen, kunnen de verplichtingen op het gebied van aanmelding, afgifte en betaling onevenredig bezwarend zijn.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat kan een schip op verzoek van de vertegenwoordiger, geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van de afgifteplicht indien:

1. genoegzaam is aangetoond dat er een regeling is getroffen voor de afgifte van scheepsafvalstoffen in een volgens de dienstregeling aan te lopen haven;
2. de ontheffing geen negatieve gevolgen heeft voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu.



Een ontheffing kan onder beperkingen worden verleend of aan nadere voorschriften worden gebonden. Nieuw in de Richtlijn is dat de havenbeheerder in de haven waar de afgifte plaatsvindt geen bezwaar heeft tegen de ontheffing. ILT draagt zorg voor dat de ontheffing wordt gemeld aan alle havens op de route van het schip. Tevens meldt ILT aan de havenmeester dat een ontheffing is verleend of ingetrokken.

#### *Procedure voor het verkrijgen van ontheffing*

Een (vertegenwoordiger van een) schip kan een verzoek tot ontheffing voor schepen als bedoeld in art. 34 van de Wvvs indienen bij de minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij deze ILT.

#### *Geldigheidsduur ontheffing*

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

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

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

## **10: Toezicht en handhaving**

### ***Algemeen***

#### **10.1. Wettelijke regelingen**

De wettelijke regelingen voor het toezicht en de handhaving zijn:

- Artikelen 10 en verder van de Richtlijn
- artikel 14, leden 1 en 2 Wvvs
- artikel 8 Regeling havenontvangstvoorzieningen

#### **10.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

De wettelijke regeling gaat over de inspectieverplichtingen – ten minste 15% van de schepen die de haven aandoen, wordt gecontroleerd. Over de inspecties rapporteren de lidstaten elektronisch; de lidstaten houden elkaar op de hoogte van de uitgevoerde inspecties. In Nederland is het de Inspectie Leefomgeving en Transport / Scheepvaart (ILT) dat de inspecties uitvoert alsmede anderen die door de minister van Infrastructuur en Waterstaat zijn aangewezen.

### ***Specifiek voor Noordzeekanaalgebied***

#### **10.3. Toezicht Wvvs door DHM Amsterdam en Rotterdam**

Naast de ambtenaren van ILT als hoofdtoezichthouder zijn de Inspecteurs van de Divisie Havenmeester van Amsterdam en Rotterdam in hun beheergebied aangewezen als medetoezichthouder.

Bij of krachtens de Wvvs-regelgeving wordt gecontroleerd op de meld- en afgifteplicht. Bij deze inspecties wordt rekening gehouden met de Europese handhavingsrichtlijn, door schepen te selecteren op basis van het risicogebaseerde selectiemechanisme van de Unie. Indien de resultaten van deze inspectie niet leiden tot naleving van de wettelijke voorschriften, dan ziet de bevoegde autoriteit erop toe dat het schip de haven niet verlaat tot het zijn afval heeft afgegeven aan een havenontvangstvoorziening. Hiertoe zijn criteria opgesteld, zijnde de vuistregels op basis van de benodigde beschikbare opslagcapaciteit voor de komende reis van het schip.

Een overzicht van de gehanteerde vuistregels voor verplichte afgifte van afval-van schepen is in te zien Uitvoeringsverordening (EU) 2022/89) van de Europese Commissie van 21 januari 2022.

De drempel is de in tabel vermelde waarde voor een bepaald type afval en de volgende aanloophaven. De vulling van de opslagcapaciteit mag niet hoger zijn dan de in de tabel vermelde waarden in %.

Tabel drempelwaarde:

Volgende aanloophaven	Annex I bij het Marpol- Verdrag	Annex IV bij het Marpol- Verdrag	Annex V bij het Marpol- Verdrag	Annex VI bij het Marpol- Verdrag
De volgende aanloophaven is een EU-haven of behoort tot de "aanvullende groep geselecteerde havens"	50 %	50 %	25 %	75 %
De volgende aanloophaven is geen EU-haven of behoort niet tot de "aanvullende groep geselecteerde havens"	25 %	50 %	20 %	25 %

Deze taken worden door de toezichthouders gezamenlijk opgepakt:

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

De Inspecteurs van de Divisie Havenmeester van Amsterdam voeren op grond van artikel 14 lid 2 van de Wvvs namens ILT binnen hun beheergebied (Noordzeekanaalgebied) deze toezichttaken uit als medetoezichthouder.

Deze medetoezichthouders zijn formeel bij besluit aangewezen als toezichthouder. Dit besluit, het Besluit aanwijzing personen toezicht naleving Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Staatscourant 2012, nummer 5280, zoals nadien gewijzigd), heeft deze toezichthouders aangewezen.

Een medetoezichthouder opereert op aanwijzing van de hoofdtoezichthouder conform de overeengekomen taakverdeling en de hem toekomende bevoegdheden. De daarvoor geldende voorwaarden zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst Wvvs ter uitvoering van het convenant inspecties aan boord van zeeschepen. Deze overeenkomst is in 2022 gesloten. De samenwerkingsovereenkomst voorziet dat er gewerkt wordt conform een handhavingsplan.

Het toezicht van de medetoezichthouders richt zich op twee taakvelden:

- Controledocumenten: op grond van de Wvvs-bevoegdheden heeft de inspecteur mogelijkheden om scheepsdocumenten in te zien alsmede deze te verifiëren met de actuele situatie aan boord;
- Toezicht op afgifte van afval van schepen met inbegrip van ladingresiduen.

Daarnaast zal de Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Amsterdam, vanuit de rol als uitvoerende beheerder (Administratieve Organisatie HAP) van de indirecte financiering controles kunnen uitvoeren op de juistheid van de opgaven en de juistheid van de feitelijk afgegeven hoeveelheden en soorten afval van schepen.

ILT ziet toe op de naleving van de milieuwetgeving voor de havenontvangstvoorziening met mobiele inzamelfaciliteiten (vrachtwagens en inzamelvaartuigen).

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

## 11: Organisatiestructuur

### *Algemeen*

Uit de Wvvs vloeit een aantal taken voort met het oog op het innemen van afval van schepen. In dit hoofdstuk worden de rollen van de verschillende betrokken publieke partijen toegelicht. In het kader van de Wvvs wordt het begrip ‘havenbeheerder’ niet nader gedefinieerd en omschreven.

Wie de beheerder is, volgt volgens de memorie van toelichting bij de Wvvs uit de feiten en omstandigheden. Dit kan in de praktijk publiekrechtelijk of privaatrechtelijk georganiseerd zijn. In de nota's van toelichting bij de Amvb's die tot op heden vastgesteld zijn ter implementatie van de Annexen van Marpol, wordt opgemerkt dat “de havenbeheerder de plaatselijke autoriteit is, in wiens gebied de haven ligt en die bevoegd is de nodige publiekrechtelijke regels te stellen ter waarborging van een goed verloop van de dagelijkse gang van zaken en goede outillage in die haven”.

### *Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied*

Hieronder wordt een overzicht gegeven van de havenbeheerders in het Noordzeekanaalgebied.

De instantie belast met de verantwoordelijkheden/bevoegdheden voor afvalinzameling Wvvs Amsterdam	Directeur CNB, in mandaat van College van B&W Gemeente Amsterdam
Beverwijk	Directeur CNB, in mandaat namens College van B&W Gemeente Beverwijk
IJmuiden / Velsen	Directeur CNB, in mandaat namens College van B&W Gemeente Velsen
Zaanstad	Directeur CNB, in mandaat namens College van B&W Gemeente Zaanstad

#### **11.1. Regionaal Havenafvalplan - klankbordgroep**

Ter uitvoering van de bepalingen in de Wvvs (artikel 6a) is er in het Noordzeekanaalgebied voor gekozen om een gezamenlijk Havenafvalplan op te stellen door de aangewezen havens op basis van de Regeling havenontvangstvoorzieningen. Om hier invulling aan te geven is er een HAP-klankbordgroep ingesteld die zo vaak als nodig samenkomt. De volgende partijen nemen zitting in het overleg:

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

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

De functie van de HAP –klankbordgroep is drieledig:

1. Advies aan de Colleges van B&W over het vaststellen van het plan;
2. Advies aan de Colleges van B&W over het actualiseren van het plan;
3. Advies aan de Colleges van B&W over de financiële afwikkeling;
4. Advies aan de Colleges van B&W over operationele wijzigingen.

## **11.2. Herziening, ter visielegging en vaststelling**

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

## **11.3 Havenbeheerder**

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

- het schrijven en onderhouden van het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied;
- het zorgdragen voor de aanwezigheid van voldoende adequate havenontvangstvoorzieningen;
- het ontvangen en registreren en - indien gefaciliteerd - het doorsturen van de meldingen die in het kader van dit Havenafvalplan zijn vereist;
- het innen van bijdragen in de kosten van de ontvangst en verwerking van scheepsafvalstoffen;
- het, na ontvangst van een verklaring van verwerking, uit de geïnde bijdragen vergoeden van kosten met betrekking tot de verwerking van het scheepsafvalstoffen gemaakt aan de houders van havenontvangstvoorzieningen;
- Het uitvoeren, vanuit de rol als uitvoerende beheerder van de indirecte financiering, van controles op de juistheid van de opgaven en de juistheid van de feitelijk afgegeven hoeveelheden en soorten afval van schepen.

## **11.4. Uitvoering van taken**

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

De uitvoerende taken zoals:

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

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

## 11.5. Meldingen aan het CNB

In het Noordzeekanaalgebied is in 1994 het Centraal Nautisch Beheer Noordzeekanaalgebied (CNB) opgericht. Het CNB is een op grond van de Wet gemeenschappelijke regelingen opgerichte bedrijfsvoeringsorganisatie. Het CNB oefent binnen het Noordzeekanaalgebied bevoegdheden namens de deelnemende gemeenten en de rijksoverheid uit op het gebied van het nautisch beheer. In dit kader ontvangt het CNB naast de afvalstoffenmelding, ook andere meldingen bij aanloop van een schip in het Noordzeekanaalgebied.

Daarom is het CNB de aangewezen partij om de gegevens met betrekking tot de in het kader van het Havenafvalplan af te geven afvalstoffen, welke vóór aanloop in een haven in het Noordzeekanaalgebied dienen te worden verstrekt, in ontvangst te nemen. De administratieve handelingen behorende bij het ontvangen van deze en de overige meldingen, beschreven in dit plan, worden uitgevoerd door de Administratieve Organisatie HAP, die onderdeel uitmaakt van de Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam.

## 11.6. Administratieve Organisatie HAP

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

De Administratieve Organisatie HAP draagt namens de havenbeheerders zorg voor:

- het verwerken en registreren en - indien gefaciliteerd - het doorsturen van de meldingen die in het kader van dit Havenafvalplan binnenkomen via het CNB;
- het bewaren van de registratie van de in het Noordzeekanaalgebied afgegeven hoeveelheden afval van schepen, gedurende ten minste 5 jaar;
- het doorsturen naar SafeSeaNet (SSN) van het afvalontvangstbewijs;
- het afhandelen van de financiële bijdragen;
- het beheer van de geïnde bijdragen;
- het signaleren van de behoefte om de hoogte van de bijdragen of afgifrechten te wijzigen;
- het, via de klankbordgroep, informeren van de havenbeheerders;
- het (op verzoek) verstrekken van gegevens aan de havenbeheerders of de minister;
- het opstellen van rapportages ten behoeve van de klankbordgroep en het bestuur van het CNB.

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

Bij signalering dat het noodzakelijk is dat er een wijziging in de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgifrechten wordt doorgevoerd, stelt de adviseur van Divisie Havenmeester van Port of Amsterdam de Regionale klankbordgroep HAP hiervan op de hoogte.

De klankbordgroep beoordeelt vervolgens de noodzaak tot wijziging van de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgifrechten. De klankbordgroep doet al dan niet een voorstel tot wijziging van de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgifrechten. Een dergelijk voorstel wordt, eventueel gezamenlijk met de periodieke rapportages, aan de Colleges van Burgemeester en Wethouders of de mandaathouders namens de Colleges voorgelegd. Indien zij twee maanden nadat zij kennis hebben genomen van een voorstel tot

wijziging niet hebben gereageerd dan worden de Colleges van Burgemeester en Wethouders of mandaathouders geacht akkoord te zijn gegaan met de voorgestelde wijzigingen en treden deze zonder nadere bekrachtiging door of namens de colleges in werking.

## **12: Klachten en tekortkomingen**

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

### **12.1. Wettelijke regelingen**

De wettelijke regeling voor de klachten is:  
Artikel 8 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

### **12.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

Een kapitein kan klagen over de ontoereikendheid van de havenontvangstvoorziening. Hij kan dat melden aan de havenbeheerder door een vastgesteld formulier. De havenbeheerder meldt de klacht aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De havenbeheerder laat de klager gemotiveerd weten wat zijn reactie is op de klacht en hij stelt de minister ook op de hoogte. Als de klacht bij de Internationale Maritieme Organisatie wordt ingediend, zorgt de organisatie dat de klacht via de minister bij de havenbeheerder terecht komt. De afhandeling gaat van de havenbeheerder via de minister naar de IMO.

### ***Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied***

### **12.3. Melden klachten en tekortkomingen**

Klachten over en tekortkomingen van de havenontvangstvoorzieningen kunnen met een meldingsformulier worden gemeld aan de Administratieve Organisatie HAP. De Administratieve Organisatie HAP neemt namens de havenbeheerder de klacht in behandeling. Het IMO-meldingsformulier kan worden gedownload op de website van het Havenbedrijf Amsterdam

<https://www.portofamsterdam.com/sites/default/files/2020-06/imo-klachtenformulier.pdf>

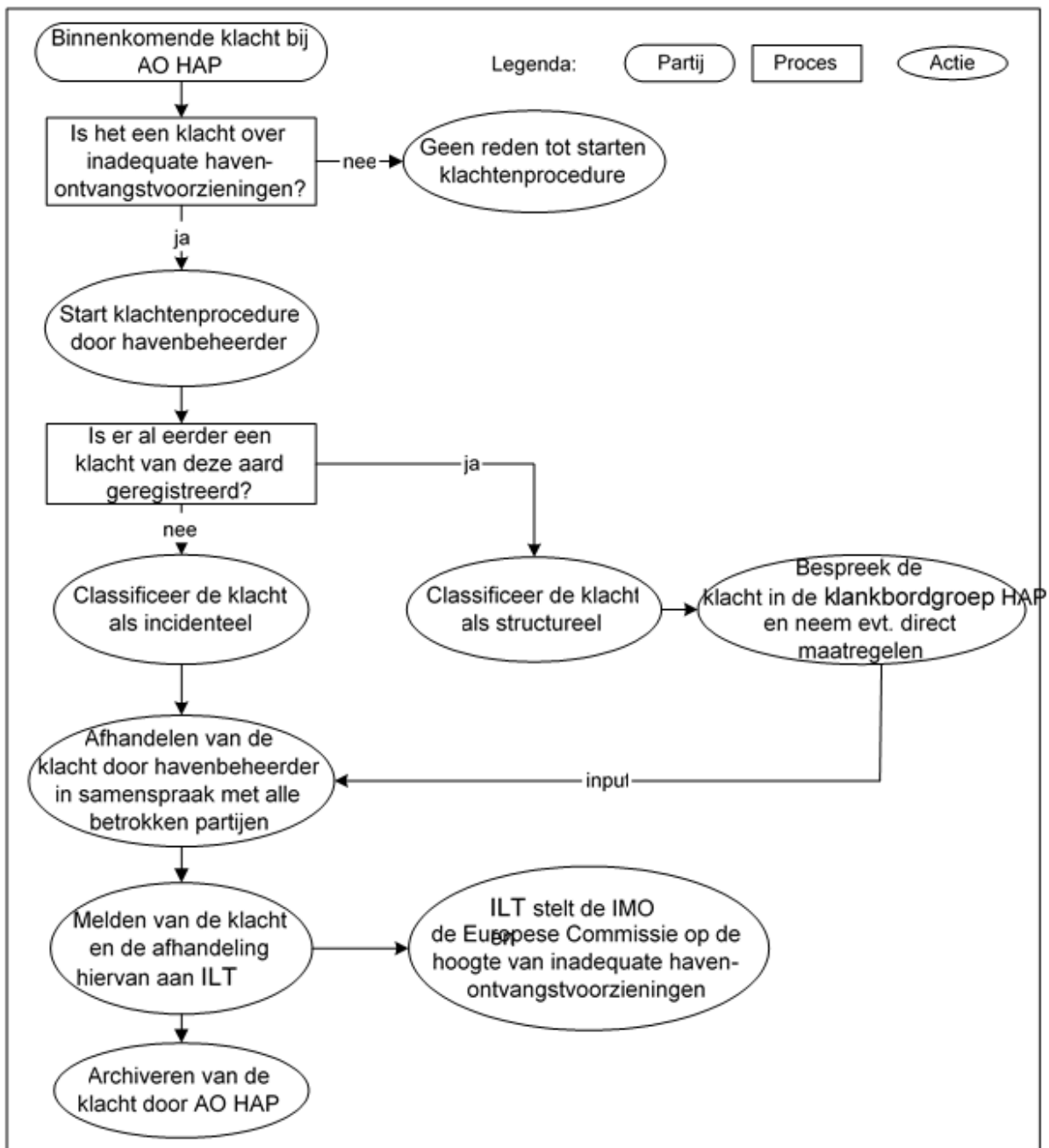
### **12.4. Procedure afhandeling klachten en tekortkomingen**

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

#### *Afhandeling*

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





Procedure 4. Klachten en tekortkomingen

### *Afsluiting*

De melding, het onderzoek en de afhandeling van alle klachten en tekortkomingen worden door de havenbeheerder verzameld en opgestuurd naar ILT. Deze biedt het pakket aan klachten en tekortkomingen aan de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) aan en, in voorkomend geval, aan de vlaggenstaat.

De inventarisatie van klachten en tekortkomingen heeft als doel een inzicht te krijgen in de ontoereikendheid van de havenontvangstvoorzieningen.

## **13: Communicatie en kwaliteitsborging HAP**

### ***Algemeen***

#### **13.1. Wettelijke regeling**

De wettelijke regeling voor de communicatie en kwaliteitsborging is neergelegd in:

- Artikel 5 van de Richtlijn
- Artikelen 3 tot en met 7 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

#### **13.2. Korte inhoud wettelijke regelingen**

Het opstellen van een Havenafvalplan is aan wettelijke procedureregels gebonden. Zo bepaalt de Richtlijn uitvoerig welke belanghebbende partijen moeten worden betrokken: havengebruikers dan wel hun vertegenwoordigers, regionale bevoegde instanties, exploitanten van havenontvangstvoorzieningen, maatschappelijk middenveld etc. Onderdelen van het Havenafvalplan zoals de locatie van de havenontvangstvoorzieningen, de lijst van afval dat door de haven wordt beheerd, een beschrijving van de procedure voor afvalafgifte etc, moeten openbaar en gemakkelijk toegankelijk zijn in de officiële taal van de lidstaat en in een andere internationale taal,.

Op de voorbereiding van het Havenafvalplan is de uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) van toepassing.

#### **13.3. Gezamenlijk plan/klankbordgroep**

Ter uitvoering van de bepalingen in de Wvvs is er voor alle zeehavens voor gekozen om een gezamenlijk Havenafvalplan op te stellen door de aangewezen havens. Om hier invulling aan te geven is er een landelijke HAP-klankbordgroep ingesteld die een keer per jaar samenkomt.

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

### ***Specifiek voor het Noordzeekanaalgebied***

#### **13.4. HAP – overleg met gebruikers**

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

#### **13.5. Evaluatie**

Ten minste één maal per vijf jaar vindt er een volledige evaluatie van het Havenafvalplan plaats om na te gaan of het plan nog aan de behoeften en (wettelijke) eisen voldoet. Het plan dient te worden aangepast indien er relevante wijzigingen in de operationele situatie, tarieven of afgifterechten, of in de wetgeving optreden. Input hiervoor volgt onder meer uit audits,

rapportages, meldingen van klachten en tekortkomingen. Daarnaast is het HAP-overleg met de gebruikers een belangrijke bron van input. De voorzitter van de regionale klankbordgroep HAP is er voor verantwoordelijk dat de wijzigingen zoals voorgesteld centraal worden doorgevoerd. Eén keer per vijf jaar, de looptijd van het plan, wordt het Havenafvalplan ter goedkeuring aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden.

### **13.6. Audits**

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

### **13.7. Publicaties**

De voorzitter van de regionale klankbordgroep draagt er zorg voor, dat op de website [www.portofamsterdam.com](http://www.portofamsterdam.com) de meest actuele informatie staat over het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied. De website bevat in elk geval de tekst van het plan, de actuele tarieven, de lijst met havenontvangstvoorzieningen en de klachtenformulieren.

### **13.8. Contactgegevens**

Voor vragen over:

- Operationele vergunning voor een havenontvangstvoorziening;
- Overeenkomst Open House;
- Ontheffingen en vrijstellingen;

en andere operationele vragen over de uitvoering van de Wvvs, kunt u terecht bij de afdeling Portoffice van het Havenbedrijf Amsterdam 020-5234600 (optie 2) of per email:

[scheepsafval@portofamsterdam.com](mailto:scheepsafval@portofamsterdam.com).

## Bijlage 1 definities

Wvvs

*ballastwater*: water met daarin zwevende deeltjes dat aan boord wordt genomen teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen;

*buitenlands schip*: een schip, niet zijnde een Nederlands schip en een schip als bedoeld in artikel 2 van de Vaartuigenwet 1930 BES;

*exploitant*: de eigenaar, rompbevrachter of ieder ander die de zeggenschap heeft over het gebruik van een schip;

*haven*: een rede, pier of steiger en in het algemeen elk plaats, al of niet in zee, waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden;

*Havenafvalplan*: het plan, bedoeld in artikel 6a, eerste lid, eerste volzin;

*havenontvangstvoorziening*: een vaste, drijvende of mobiele voorziening die in staat is om als dienstverlening de stoffen, bedoeld in artikel 6, eerste lid, in ontvangst te nemen;

*indirecte bijdrage*: bijdrage die wordt betaald voor het verlenen van diensten van havenontvangstvoorzieningen, ongeacht of al dan niet werkelijk scheepsafvalstoffen worden afgegeven;

*kapitein*: de gezagvoerder of schipper van een schip dan wel degene die deze vervangt;

*ladingresiduen*: de restanten van lading aan boord die na het laden en lossen op het dek of in ruimen of tanks achterblijven, met inbegrip van overschotten of restanten die het gevolg zijn van morsen bij het laden en lossen, in natte of droge toestand of meegevoerd in waswater, en exclusief ladingstof dat na vegen op het dek achterblijft of stof op de buitenoppervlakken van het schip;

*lozen*: elk vrijkomen van een schip van schadelijke stoffen, ballastwater of sedimenten, hoe ook veroorzaakt, waaronder begrepen ontsnappen, overboord zetten, wegvloeien, weglekken, pompen of ledigen;

*Nederlands schip*: een schip dat op grond van voor Nederland geldende rechtsregels gerechtigd is de vlag van het Koninkrijk te voeren;

*passief opgevist afval*: afval dat tijdens visserijactiviteiten in netten terechtkomt;

*pleziervaarttuig*: elk zeegaand schip met een romplengte van 2,5 meter of meer, ongeacht het type of de aandrijving, dat bestemd is voor sport- of vrijetijdsdoeleinden en niet voor handelsdoeleinden wordt gebruikt;

*Richtlijn havenontvangstvoorzieningen*: Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151/116);

*Richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart*: Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een

communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 208);

*SafeSeaNet*: het communautaire systeem voor de uitwisseling van maritieme informatie, bedoeld in de Richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart;

*schadelijke stof*: stof die valt onder het toepassingsbereik van Annex I, II, III, IV of V van het Verdrag;

*scheepsafvalstoffen*: al het afval van het schip, met inbegrip van ladingresiduen, dat tijdens de exploitatie van een schip of tijdens laad-, los en schoonmaakactiviteiten ontstaat en binnen het toepassingsgebied van de Annex I, II, IV, V en VI bij het Verdrag valt, evenals passief opgevist afval;

*schepen die havendiensten verlenen*: schepen die havendiensten verrichten in de zin van artikel 1, tweede lid, van Verordening (EU) 2017/352 van het Europees Parlement en de Raad van 15 februari 2017 tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens;

*schip*: elk zeegaand vaartuig, van welk type ook, dat in het mariene milieu opereert, waaronder vissersschepen, pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvoertuigen, onderwatervaartuigen en drijvende vaartuigen, alsmede installaties gedurende de tijd dat zij drijven, behoudens wanneer het schip als hierboven bedoeld boven de zeebodem is geplaatst voor het instellen van een onderzoek naar de aanwezigheid van delfstoffen of voor het winnen daarvan;

*sedimenten*: alle bezinksels uit het ballastwater van een schip;

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

*verwerking*: nuttige toepassing of verwijdering van afval, met inbegrip van de daaraan voorafgaande voorbereidende handelingen;

*vissersvaartuig*: elk schip dat is uitgerust of met commercieel oogmerk wordt gebruikt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee;

*VN-Zeerechtverdrag*: het op 10 december 1982 te Montego-Bay tot stand gekomen Verdrag van de Verenigde Naties inzake het recht van de zee (Trb. 1983, 83);

#### *Besluit havenontvangstvoorzieningen*

*frequent een haven aandoen*: met een schip minstens één keer om de twee weken dezelfde haven aandoen;

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

*Gisis*: het Global Integrated Shipping Information System dat door de International Maritime Organization is opgezet;

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

*toereikende opslagcapaciteit*: voldoende capaciteit om het afval aan boord op te slaan vanaf het ogenblik van vertrek tot de volgende aanloophaven, met inbegrip van het afval dat waarschijnlijk zal ontstaan tijdens de reis;

*wet*: Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

#### *Regeling havenontvangstvoorzieningen*

- a. afmelding: het bericht dat de afgifte door de kapitein van een schip van scheepsafvalstoffen is beëindigd;
- b. aanmelding: de verstrekking van gegevens krachtens artikel 12a van de wet.
- c. besluit: Besluit havenontvangstvoorzieningen
- d. S-formulier: het scheepsafvalstoffenformulier als bedoeld in de Bijlage behorende bij de artikelen 3, 4, 6, 6f en 6h, onder C, onderdeel 2, van de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen.

#### *Overige begrippen*

In dit Havenafvalplan worden verder nog de volgende begrippen gebruikt:

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

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

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

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

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

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

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

Maximale opslagcapaciteit

“Maximale opslagcapaciteit”: de beschikbare opslagcapaciteit aan boord voor de opslag in m3 van scheepsafvalstoffen zoals op het supplement van het IOPP-certificaat (Annex I) en het garbage management plan (Annex V) vermeld staat.

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

“*Noordzeekanaalgebied (NZKG)*”: de havenbekkens en aangrenzende havengebieden behorende tot de gemeenten Amsterdam, Beverwijk, Velsen en Zaanstad, waaronder mede begrepen havenbekkens en havengebieden in privaatrechtelijk beheer en als nader aangeduid op de bij het Havenafvalplan Noordzeekanaalgebied behorende kaart (bijlage 2).

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



## Bijlage 2 Kaart Noordzeekanaalgebied.

