

---

# HAVENAFVALPLAN 2018

---



**Datum:** 1-1-2018  
**Opgesteld door:** Havenbedrijf Rotterdam N.V.

|   |
|---|
| <b>Vaststelling</b> Havenafvalplan 2018 Havenregio Rotterdam-Rijnmond |
|---|

Vastgesteld door:

- Havenbedrijf Rotterdam N.V.
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schiedam
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vlaardingen
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maassluis
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Moerdijk
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Dordrecht

© **Copyright 2018, Havenbedrijf Rotterdam N.V.** Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd en / of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het Havenbedrijf Rotterdam N.V.

**INHOUDSOPGAVE**

|   |    |
|---|----|
| HOOFDSTUK 1: BEGRIPPENKADER .....                                     | 8  |
| HOOFDSTUK 2: WETTELIJK KADER .....                                    | 10 |
| 2.1 Internationale regelgeving: MARPOL 73/78 .....                    | 10 |
| 2.2 Europese regelgeving .....  | 10 |
| 2.3 Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm .....                      | 10 |
| 2.4 Havenverordeningen .....  | 11 |
| Hoofdstuk 3: toepassingsgebied .....                                  | 12 |
| 3.1 Havenregio Rotterdam-Rijnmond .....                               | 12 |
| 3.2 Afval .....   | 12 |
| 3.3 Schepen .....   | 12 |
| 3.4 Ontheffing .....  | 13 |
| 3.4.1 Inleiding .....   | 13 |
| 3.4.2 Procedure voor het verkrijgen van ontheffing .....              | 13 |
| 3.4.3 Geldigheidsduur ontheffing .....                                | 13 |
| 3.4.4 Vrijstelling bijdrage annex I .....                             | 14 |
| 3.5 Uitzonderingen .....  | 14 |
| 3.5.1 Pleziervaartuigen (ten hoogste 12 passagiers) .....             | 14 |
| HOOFDSTUK 4: financiering .....                                       | 16 |
| 4.1 Systeem van indirecte financiering .....                          | 16 |
| 4.1.1 Indirecte financiering .....                                    | 16 |
| 4.1.2 Bijdrageplicht .....  | 17 |
| 4.1.3 Betaling bijdrage .....   | 17 |
| 4.1.4 Verificatie .....   | 17 |
| 4.1.5 Vergoedingen aan inzamelaars / Hov .....                        | 17 |
| 4.2 Grondslagen van het systeem van indirecte financiering .....      | 18 |
| 4.2.1 Introductie .....   | 18 |
| 4.2.2 Bijdragen en vergoedingen .....                                 | 18 |
| 4.3 Schepen buiten het financieringsschema .....                      | 19 |
| HOOFDSTUK 5: HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN .....                        | 21 |
| 5.1 Capaciteitsbehoefte .....   | 21 |
| 5.2 Havenontvangstvoorzieningen .....                                 | 21 |
| 5.2.1 Algemeen .....  | 21 |
| 5.2.2 Regels voor de Hov .....  | 21 |
| 5.2.3 Transport, tussenopslag en verwerking .....                     | 24 |
| HOOFDSTUK 6: meldingen, afgifte en inzameling .....                   | 25 |
| 6.1 Inleiding .....   | 25 |
| 6.2 Proces melding en afgifte .....                                   | 25 |
| 6.3 Afgifte en inzameling scheepsafvalstoffen en ladingresiduen ..... | 27 |
| 6.4 Green Deal Scheepsafvalketen .....                                | 28 |
| Hoofdstuk 7: Klachtenprocedure .....                                  | 29 |
| HOOFDSTUK 8: TOEZICHT EN HANDHAVING .....                             | 30 |
| 8.1 Controle documenten .....   | 30 |
| 8.2 Toezicht op prewash-procedures .....                              | 30 |
| 8.3 Toezicht op afgifte van scheepsafval en ladingresiduen .....      | 30 |
| HOOFDSTUK 9: RAPPORTAGE .....   | 31 |
| HOOFDSTUK 10: ORGANISATIE EN COMMUNICATIE .....                       | 32 |
| 10.1 Overleg .....  | 32 |

|   |   |    |
|---|---|----|
| 10.2  | Operationele uitvoering van het Hap ..... | 32 |
| 10.3  | Communicatie.....                         | 32 |
| Bijlage 1: Kaart havenregio rotterdam-rijnmond.....               |   | 33 |
| Bijlage 2: Lijst met aangewezen Havenontvangstvoorzieningen ..... |   | 34 |
| Bijlage 3: Meldformulier .....                                    |   | 36 |

| Waste   |  |  |  |  |  |   |
|---|--|--|--|--|--|---|
| Name of ship:   | IMO number:  |  | Port of call:  |  |  |   |
| Port:   | Name of ship:  |  |  |  |  |   |
| Delivery date   | Port of call:  |  |  |  |  |   |
| Type of waste   | Quantity last delivery *                                       | Quantity to be delivered *                                     | Quantity to be retained *                                      | Quantity to be generated *                                     | Maximum dedicated storage capacity *                           | Port where retained waste will be delivered |
|   | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 2)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 2)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 2)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 2)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 2)) | Only UNL-C-code allowed                     |
|   | Free text (max 70)   |  |  |  |  |   |
| <b>Oily waste (Marpol Annex 1)</b>                              |  |  |  |  |  |   |
| Sludge  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Fuel remnants   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Blige water   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Used engine oil / waste oil                                     | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| <b>Garbage (Marpol Annex 5)</b>                                 |  |  |  |  |  |   |
| Food waste  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Plastics, clean   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Plastic, contaminated   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Small dangerous waste   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Other domestic waste  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| International catering waste (non-EU)                           | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Paper / carton  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Rags  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Glass   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Metal / steelwires  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Bottles   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Crockery  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Incrinerator ashes  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Animal carcasses  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| E-waste whole devices   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| E-waste devices   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Pyrotechnics  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Batteries   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Fire extinguishers  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Cat tyres / rubber  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Cooling liquids   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Propeller shaft grease  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Fumigation products   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Filter/-rags bag  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Wood  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Oil contaminated drums  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Fishing Gear  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Cooking oil   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| <b>Operational waste (Marpol Annex 4)</b>                       |  |  |  |  |  |   |
| Sewage waste (black water)                                      | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Sewage waste (grey water)                                       | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| <b>Cargo residue (Marpol Annex 1) (tankers only)</b>            |  |  |  |  |  |   |
| Dirty Ballastwater  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Washwater oil   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Oil/waste from cleaning (scaling)                               | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Other oily waste  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| <b>Cargo residues chemicals (Marpol Annex 2) (tankers only)</b> |  |  |  |  |  |   |
| Cargo residues / chemical washwater                             | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Dirty Ballastwater  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Other cargo residues  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| <b>Cargo residue (Marpol Annex 5) (non-tankers only)</b>        |  |  |  |  |  |   |
| Washwater dry cargo HME   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Washwater dry cargo non-HME                                     | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Dry cargo residues HME  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Dry cargo residues non-HME                                      | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |
| Other cargo residues  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |

Bijlage 4: vaststellingsbesluiten van havenbeheerders in Havenregio R-R.....36

Bijlage 5: GREEN DEAL SCHEEPSAFVALKETEN.....38

## INLEIDING

Als Mainport voor Europa wordt Rotterdam per jaar door ca. 30.000 zeeschepen aangedaan. Schepen die een (inter-)continentale reis afleggen, produceren onderweg scheepsafval. Daarnaast blijven na het lossen van specifieke productstromen ladingresiduen achter. Ter voorkoming van verontreiniging van de zee- en kustwateren faciliteren de zeehavens in het Rijnmondgebied Havenontvangstvoorzieningen (Hov), waar scheepsafval en ladingresiduen kunnen worden afgegeven. Het is immers van groot belang dat scheepsafval en ladingresiduen efficiënt en op milieuhygiënisch verantwoorde wijze in een aanloophaven kunnen worden afgegeven.

Op 29 december 2002 is de Europese Richtlijn nr. 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PbEG L 332) in werking getreden. Deze richtlijn heeft tot doel het verder terugdringen van lozingen van scheepsafval en ladingresiduen in zee en vormt daarmee een verdere aanscherping van het MARPOL verdrag.

De bepalingen van de voornoemde richtlijn zijn in Nederland geïmplementeerd door wijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs). Op grond van het bepaalde in artikel 6, eerste lid van de Wvvs “draagt de beheerder van een bij of krachtens AMvB aangewezen zeehaven zorg voor een toereikende voorziening, geschikt voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van schepen die de betreffende haven aandoen”. De haven van Rotterdam is een aangewezen zeehaven<sup>1</sup>, zoals bedoeld in artikel 6, eerste lid van de Wvvs, waarvoor Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR) als beheerder is aangewezen<sup>2</sup>. Als gevolg van het bepaalde in artikel 6, derde lid van de Wvvs dient “de havenbeheerder, na overleg met de betrokken partijen en in het bijzonder de havengebruikers, voor een termijn van ten hoogste drie jaar, een passend plan voor de ontvangst en verwerking van scheepsafval vast te stellen”.

Vanwege het voorgaande heeft HbR het havenafvalplan voor de haven van Rotterdam opgesteld. HbR heeft in samenspraak met de beheerders van de havens van Dordrecht, Maassluis, Moerdijk, Schiedam en Vlaardingen afgesproken voor de gehele Havenregio Rotterdam-Rijnmond (havenregio R-R) één gezamenlijk havenafvalplan in de zin van artikel 6, vierde lid van de Wvvs vast te stellen. Het onderhavige Havenafvalplan 2018 (Hap) heeft daarmee betrekking op de gehele Havenregio R-R. Het Hap is tot stand gekomen na overleg met de betrokken partijen, waaronder gebruikers, scheepsagenten, rederijen, ontvangers, verwerkers, vergunningverleners en handhavers in de Havenregio R-R.

Uit het bepaalde in artikel 6a van de Wvvs vloeit voort dat havenbeheerders een bijdrage in de kosten voor het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval dienen te heffen van de exploitanten van schepen die hun havens aandoen. Dit wordt ook wel de indirecte financiering genoemd. In hoofdstuk 3 van dit Hap zijn de hoogten van de bijdragen en vergoedingen voor de gehele Havenregio R-R bepaald. Daarbij is het vinden van evenwicht tussen de kosten en de baten bij een schoner milieu het uitgangspunt geweest.

In dit nieuwe Havenafvalplan zijn de ervaringen van de afgelopen jaren met inzameling van afvalstoffen afkomstig van zeeschepen verwerkt, het cijfermateriaal is geactualiseerd en de verwijzingen naar wet- en regelgeving zijn aangepast. Daarnaast is een aantal nieuwe ontwikkelingen beschreven, zoals onder andere de inpassing van de ambities uit de Green Deal Scheepsafvalketen

Met voorliggend Havenafvalplan 2018, komt het vorige Havenafvalplan 2015 te vervallen. Het Havenafvalplan 2018 geldt vanaf 1 januari 2018.

---

<sup>1</sup> Zie artikel 2 Besluit havenontvangstvoorzieningen jo. artikel 10 Regeling havenontvangstvoorzieningen

<sup>2</sup> TK, 2003-2004, 29 400, nr.3, p. 28.



## HOOFDSTUK 1: BEGRIPPENKADER

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het in het Hap gebruikte begrippenkader.

### **Ballastwater**

Water dat aan boord wordt genomen teneinde de trim, helling, diepgang, stabiliteit van of krachten op het schip te beheersen.

### **Bijdrage**

Bijdrage als bedoeld in artikel 6a, eerste lid van de Wvvs.

### **Directe financiering:**

het rechtstreeks, door een exploitant van een schip aan de ontvanger van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, betalen van de kosten van de afgifte.

### **Exploitant:**

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

### **Haven**

De havens, terreinen, wateren, kaden, aanlegsteigers, meerpalen, boeien en andere soortgelijke werken of inrichtingen in beheer bij de verschillende havenbeheerders in de gehele Havenregio R-R.

### **Havenafvalplan (Hap)**

Plan als bedoeld in artikel 6, derde lid van de Wvvs.

### **Havenbeheerder**

- haven van Rotterdam: Havenbedrijf Rotterdam N.V. (HbR)
- haven van Schiedam: de gemeente Schiedam
- haven van Vlaardingen: de gemeente Vlaardingen
- haven van Maassluis: de gemeente Maassluis
- haven van Dordrecht: het Havenbedrijf Dordrecht, Papendrecht, Zwijndrecht
- haven van Moerdijk: het Havenschap Moerdijk

### **Havenbeheerder:**

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

### **Havenontvangstvoorziening (Hov)**

Vaste voorziening (waaronder mede begrepen tanks, platforms, bewaarplaatsen en overige opslagruimten die deel uitmaken van een inrichting) of mobiele voorziening (inzamelvoertuig of inzamelschip) geschikt voor de ontvangst van scheepsafval; ook ontvanger genoemd.

### **Indirecte financiering**

Financiering als bedoeld in artikel 6a, eerste lid van de Wvvs jo. artikel 7 van de Rhov.

### **Inzamelaar**

Houder van Havenontvangstvoorziening, die beschikt over alle benodigde publiekrechtelijke ontheffingen, waaronder tenminste – indien van toepassing - een rechtsgeldige aanwijzing op grond van de voor het betreffende deel van de Havenregio R-R geldende gemeentelijke Haven-(beheers)verordening en een milieuvergunning. Tevens dient deze vermeld te zijn op de landelijke lijst van verwerkers, inzamelaars, handelaren en bewerkers (VIHB-lijst).

### **Kapitein:**

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



**Scheepsafval(stoffen)**

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

**Ladingresiduen**

De restanten van lading in ruimen of tanks aan boord die na het lossen en schoonmaken achterblijven, met inbegrip van restanten na lading of lossing en morsingen.

**Marpol 73/78 Verdrag:**

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

**Ontdoener**

Degene die zich van scheepsafval, schadelijke stoffen of ladingresiduen wil of moet ontdoen door deze af te geven aan een inzamelaar, afvalbewerker of afvalverwerker.

**Pleziervaartuig**

Een schip, bestemd of gebruikt voor sport of vrijetijdsbesteding, ongeacht het type en de wijze van voortstuwing.

**Scheepsagent**

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

**Schip**

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

**Verwerker**

Natuurlijke of rechtspersoon die een installatie exploiteert met een inrichtingsvergunning krachtens de Wm voor het be-/verwerken van scheepsafvalstoffen

**Vissersvaartuig**

Een schip, uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.

## HOOFDSTUK 2: WETTELIJK KADER

### 2.1 Internationale regelgeving: MARPOL 73/78

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

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

### 2.2 Europese regelgeving

De volgende Europese regelgeving speelt een rol:

- Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Europese Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautaire douanewetboek<sup>3</sup> ;
- Richtlijn 91/156 van de Raad van 18 maart 1991 tot aanwijzing van afvalstoffen;
- Richtlijn 75/439/EEG van de Raad van 16 juni 1975 inzake de verwijdering van afgewerkte olie;
- Richtlijn 91/689 van de Raad van 12 december 1991 betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Richtlijn 95/21 van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole).

### 2.3 Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm

Het hiervoor omschreven internationale en Europese kader is in Nederland geïmplementeerd via de Wvvs. Op grond van de Wvvs worden in de volgende AMvB's en ministeriële regelingen nadere regels terzake gesteld:

- Besluit havenontvangstvoorzieningen van 23 augustus 2004 (Bhov);
- Regeling havenontvangstvoorzieningen van 6 juli 2004 (Rhov);
- Besluit voorkoming verontreiniging door schepen van 11 december 2006 (Bvvs);
- Regeling voorkoming verontreiniging door schepen van 12 december 2006 (Rvvs);
- Regeling inzake het scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen.

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

- Besluit inzamelen afvalstoffen van 19 maart 2004;
- Regeling inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen;
- Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke stoffen van 13 oktober 2004;
- Landelijk afvalbeheerplan 2009-2021 van 16 februari 2010

---

<sup>3</sup> Afgegeven scheepsafvalstoffen worden beschouwd als niet-communautaire goederen die in het vrije verkeer worden gebracht als bedoeld in artikel 79 van deze Verordening.

Daarnaast is de volgende regelgeving nog van belang:

- Besluit houdende vaststelling van aanvullende bepalingen voor de scheepvaart in de territoriale zee (Scheepvaartreglement territoriale zee) van 27 februari 1996;
- Wet op de economische delicten van 22 juni 1950.

## **2.4 Havenverordeningen**

De Haven(beheers)verordeningen van alle Havenbeheerders bevatten regels met betrekking tot de aanwijzing van houders van Hov's.

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

Een houder die wel over een aanwijzing beschikt is vanwege de in die aanwijzing opgenomen voorschriften verplicht aan hem aangeboden scheepsafval, schadelijke stoffen dan wel residuen van zeeschepen in te zamelen en ter verdere verwerking aan te bieden.

## HOOFDSTUK 3: TOEPASSINGSGBIED

### 3.1 Havenregio Rotterdam-Rijnmond

Dit Hap is – zoals uit de inleiding blijkt – gezamenlijk voorbereid, ter inzage gelegd en vastgesteld door de havenbeheerders van de havens in Rotterdam, Maassluis, Schiedam en Vlaardingen, Dordrecht en Moerdijk. Deze havens worden gezamenlijk aangeduid als de Havenregio Rotterdam-Rijnmond (Havenregio R-R). Het toepassingsgebied van het Hap is gelijk aan de in de Havenregio R-R gelegen havens; zie bijlage 1 voor een kaart van de Havenregio Rotterdam-Rijnmond

### 3.2 Afval

Dit Hap is van toepassing op scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen zoals bedoeld in de annexen van Marpol 73/78. Marpol 73/78 maakt onderscheid tussen scheepsgebonden afval en ladinggebonden afval. Zie onderstaand overzicht voor de verschillende soorten en typen afval op basis van de Marpol 73/78 annexen:

| Verdrag                | Soort afval   | Type afval      |
|------------------------|---|-----------------|
| Marpol 73/78; annex I  | - Brandstofresten<br>- Afgewerkte olie<br>- Bilge water                           | Scheepsgebonden |
|                        | - Waswater olie<br>- Ballastwater (uit ladingtanks)                               | Ladinggebonden  |
| Marpol 73/78; annex II | - Waswater chemiciën  | Ladinggebonden  |
| Marpol 73/78; annex IV | - Sanitair afval  | Scheepsgebonden |
| Marpol 73/78; annex V  | - Huisvuil<br>- Klein gevaarlijk afval<br>- Plastic                               | Scheepsgebonden |
|                        | - Ladinggebonden afval<br>- Overig afval<br>- Droge ladingrestanten               | Ladinggebonden  |
| Marpol 73/78; annex VI | - Ozon aantastende stoffen<br>- Scrubber sludge                                   | Scheepsgebonden |
| Ballastwater verdrag   | - (On)behandeld ballastwater<br>- Residu reinigingstank<br>- Sediment ballasttank | Scheepsgebonden |

### 3.3 Schepen

Dit Hap is uitsluitend van toepassing op zeeschepen.

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.

Voor visserijvaartuigen en pleziervaartuigen waarmee ten hoogste twaalf passagiers mogen worden vervoerd geldt conform artikel 12a lid 7 van de Wvvs dat de afgifteplicht van toepassing is, maar de meldplicht niet. Voor deze vaartuigen kan een andere wijze van financiering worden gekozen (Wvvs artikel 6 lid 7). Daarnaast laat de havenbeheerder het heffen van een bijdrage achterwege als de exploitant voldoet aan de voorwaarden van artikel 9 van het Bhov. Dit wordt nader toegelicht in de paragrafen 3.5 en 3.6 van dit Hap.

De visserij activiteiten vallen wel onder het toepassingsgebied van dit plan, maar voor de visserijactiviteiten in de Nederlandse havens wordt door het SFAV<sup>4</sup> een apart Haven Afvalstoffen Plan (VISHAP) opgesteld voor alle Nederlandse havens. Voor pleziervaartuigen geldt een vergelijkbare regeling als voor de visserij. Voor deze schepen is het Jachthavenbesluit van toepassing.

## 3.4 Ontheffing

### 3.4.1 Inleiding

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

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

- het een schip betreft dat volgens een dienstregeling veelvuldig en regelmatig bepaalde havens aandoet;
- genoegzaam is aangetoond dat er een regeling is getroffen voor de afgifte van scheepsafval in een volgens de dienstregeling aan te lopen haven. In het toepassingsgebied is hiervan sprake indien een contract van afvalafgifte wordt overhandigd voor een haven van een lidstaat van de Europese Unie of een in Noorwegen, IJsland of één van de Baltische Staten gelegen haven die ook minstens eens in de 14 dagen wordt aangelopen;
- voor die afgifte voldoende bijdragen zijn verschuldigd.

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

### 3.4.2 Procedure voor het verkrijgen van ontheffing

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

ILenT beoordeelt of het schip voor ontheffing in aanmerking komt en kan hiervoor kosten in rekening brengen bij de aanvrager.

### 3.4.3 Geldigheidsduur ontheffing

Een ontheffing wordt voor bepaalde tijd, met een maximum van 5 jaar, verleend. 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 voorwaarden waaronder ontheffing is verleend.

Als een schip waarvoor een ontheffing geldt in verband met een ongeval of onderhoud tijdelijk wordt vervangen door een gelijkwaardig schip gaat de ontheffing over op het vervangende schip indien dit aan de voorwaarden waaronder de ontheffing is verleend voldoet. ILENT dient onverwijld van deze vervanging op de hoogte te worden gesteld. Als de vervanging langer dan een maand duurt, moet ILENT hierover worden geïnformeerd. ILENT zal dan beoordelen of een nieuwe ontheffing vereist is.

Ook indien zich andere wijzigingen voordoen, dient de exploitant dit onmiddellijk te melden aan de ILENT.

Voor het laten verlengen van de ontheffing kan hetzelfde formulier gebruikt worden en dient eveneens bij ILENT ingediend te worden.

Een ontheffing laat overigens onverlet het doen van een melding als bedoeld in de respectievelijke havenverordeningen binnen het toepassingsgebied van het Hap.

---

<sup>4</sup> Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij

### 3.4.4 Vrijstelling bijdrage annex I

Schepen welke dieselolie, gasolie of LNG (MDO/MGO/LNG) gebruiken als brandstof, kunnen vrijstelling aanvragen voor de bijdrage annex I. Zij dienen dit voor aankomst in de haven via e-mail te melden aan de havenmeester (Afdeling Haven Coördinatie Centrum: HCC@portofrotterdam.com). Het feit dat deze schepen geen bijdrage betalen voor olieafval houdt tevens in dat deze schepen ook geen vergoeding ontvangen. De vrijstelling wordt niet met terugwerkende kracht verrekend.

## 3.5 Uitzonderingen

### 3.5.1 Pleziervaartuigen (ten hoogste 12 passagiers)

Als gevolg van artikel 12d van de Wvvs geeft een kapitein van een schip in een jachthaven, niet zijnde een zeehaven, voor vertrek al het scheepsafval af bij de daartoe bestemde voorziening. Jachthavens zijn op grond van de artikelen 4.106, 4.107 en 4.108 van het Besluit algemene regels inrichtingen milieubeheer gehouden om voorzieningen voor de inzameling van scheepsafvalstoffen in te richten. In het Havenregio R-R liggen twee jachthavens waarop het bovenstaande betrekking heeft; dit zijn de Veerhaven en de Entrepôthaven.

#### Veerhaven

Stichting Veerhaven Rotterdam voert het beheer over de Veerhaven. Aan deze Stichting wordt liggeld betaald, waarin een afvalbijdrage is opgenomen. Deze afvalbijdrage geeft de schipper het recht de afgifte van een bepaalde hoeveelheid scheepsafval in een daarvoor bestemde container.

Er zijn geen voorzieningen getroffen voor de afgifte van KGA en oliehoudend scheepsgebonden afval (Annex I). Dit afval dient men zelf aan te bieden bij een erkende inzamelaar. De huisvuilcontainer wordt in de Veerhaven regelmatig geleegd.

#### Entrepôthaven

City Marina Rotterdam beheert de Entrepôthaven. Aan deze beheerder wordt liggeld betaald, waarin een afvalbijdrage is opgenomen.

In de Entrepôthaven kan men alleen huishoudelijk afval afgeven in daartoe bestemde containers. Deze worden regelmatig geleegd.

Er zijn geen voorzieningen ten aanzien van de overige scheepsafvalstoffen zoals Annex I, Annex IV (vuil water) en Annex V (poetslappen, etc.). Deze scheepsafvalstoffen dient de schipper zelf af te geven via:

- a) Bunkerschip/boot
- b) Inzamelaar

#### Andere ligplaatsen

Op andere ligplaatsen dan bovengenoemde jachthavens zal de schipper zelf moeten zorgen voor de afgifte van oliehoudend vloeibaar afval aan een inzamelaar. Voor afgifte van huishoudelijk afval zijn in de meeste gevallen containers aanwezig op de wal.

### **3.5.2 Vissersvaartuigen**

Vissersvaartuigen die het Havenregio R-R aandoen komen in de meeste gevallen voor reparatiewerkzaamheden. Het afval kan dan via de werf worden afgegeven en valt dan onder de landstroominzameling. In de overige gevallen maken de vissersvaartuigen veelal gebruik van de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV).

Wanneer een vissersvaartuig buiten de SFAV-regeling afgeeft, is er wel een meldplicht en bijdrageplicht voor de afgifte van afval in het kader van de het gestelde in de respectievelijke Havenverordeningen binnen het toepassingsgebied van het Hap.

## HOOFDSTUK 4: FINANCIERING

### 4.1 Systeem van indirecte financiering

#### 4.1.1 Indirecte financiering

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

Het voldoen van de indirecte bijdrage geeft de kapitein vervolgens het niet-overdraagbare recht om gedurende het verblijf van het schip in de desbetreffende haven een bepaalde hoeveelheid scheepsafval af te geven zonder daarvoor een afzonderlijke vergoeding verschuldigd te zijn. De havenbeheerder kan de maximale hoeveelheid af te geven scheepsafval per afvalstroom, de kenmerken en de wijze van afgifte van het betreffende scheepsafval vallend onder de indirecte financiering bepalen.

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

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

| Verdrag                   | Soort afval   | Type afval      | Financiering |        |
|---------------------------|---|-----------------|--------------|--------|
|                           |   |                 | indirect     | direct |
|                           | -   |                 |              |        |
| Marpol 73/78;<br>annex I  | - Brandstofresten<br>- Afgewerkte olie<br>- Bilge water                           | Scheepsgebonden | X            |        |
|                           | - Waswater olie<br>- Ballastwater (uit ladingtanks)                               | Ladinggebonden  |              | X      |
| Marpol 73/78;<br>annex II | - Waswater chemiciën  | Ladinggebonden  |              | X      |
| Marpol 73/78;<br>annex IV | - Sanitair afval  | Scheepsgebonden |              | X      |
| Marpol 73/78;<br>annex V  | - Huisvuil<br>- Klein gevaarlijk afval<br>- Plastic                               | Scheepsgebonden | X            |        |
|                           | - Ladinggebonden afval<br>- Overig afval<br>- Droge ladingrestanten               | Ladinggebonden  |              | X      |
| Marpol 73/78;<br>annex VI | - Ozon aantastende stoffen  | Scheepsgebonden |              | X      |
| Ballastwater<br>verdrag   | - (On)behandeld ballastwater<br>- Residu reinigingstank<br>- Sediment ballasttank | Scheepsgebonden |              | X      |

De gelden die de havenbeheerder ontvangt als gevolg van de voornoemde indirecte bijdrage per schip worden gebruikt om de inzamelaars/houders van Hov van scheepsafval te betalen ter voldoening van een gedeelte van de kosten die gemoeid zijn met het inzamelen, opslaan, transporteren en verwerken van het scheepsafval.



#### **4.1.2 Bijdrageplicht**

In het algemeen geldt de bijdrageplicht voor alle zeeschepen die één van de zeehavens waarvoor het Hap is vastgesteld aanlopen, tenzij het schip daarvan is ontheven op grond van het bepaalde in artikel 35a van de Wvvs (zie § 3.4), of is vrijgesteld op grond van lokale regelgeving (havengeldverordening of algemene voorwaarden, zie § 3.4).

Ook geldt de bijdrageplicht voor zeeschepen die de haven verlaten en meer dan 4 uur later de haven weer binnenlopen, tenzij sprake is van een tijgebonden schip dat via de buitengaats gelegen scheidingston vanuit de Nieuwe Waterweg het Calandkanaal aandoet of andersom.

Zeeschepen die niet aanmeren in één van de havens van de Havenregio R-R, zijn geen bijdrage in het kader van dit Hap verschuldigd.

#### **4.1.3 Betaling bijdrage**

HbR int de indirecte bijdrage tegelijkertijd met het zeehavengeld voor alle havenbeheerders van de Havenregio R-R. De indirecte bijdrage wordt apart vermeld op de afrekening. Ter voldoening van de administratieve kosten houdt HbR € 15,- per betalend schip in.

Eventuele directe kosten die ontstaan wanneer de ontdoener meer of ander scheepsafval aanbiedt dan onder het indirecte financieringssysteem valt, dient rechtstreeks door de ontdoener aan de houder van de Hov te worden vergoed.

#### **4.1.4 Verificatie**

HbR zal na een administratieve controle op basis van de S-formulieren, de stoffenregistratie formulieren en de ingeleverde overzichten van de Hov de aan de (op grond van de betreffende haven(beheers)verordening aangewezen) houder van een Hov te vergoeden bedragen als voorlopige betaling overmaken op de bankrekening van de betreffende houder.

De milieuhygiënische verificatie van inzameling, transport, tussenopslag en verwerking geschiedt door andere overheidsdiensten, zoals provincie Zuid-Holland, DCMR, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, KLPD, ZHP en RWS.

Nadat HbR de jaarlijkse accountantsverklaring van de houder van de Hov (zie § 5.2.3) heeft ontvangen en akkoord bevonden, worden de eerdere voorlopige betalingen definitief gemaakt.

#### **4.1.5 Vergoedingen aan inzamelaars / Hov**

Voor het inzamelen, transport, (tussenopslag) en verwerking van scheepsafval, waarop het systeem van indirecte financiering van toepassing is, ontvangen de houders van Hov per door hen bediend schip een vergoeding (zie par. 4.2.2). De voorlopige vergoeding zal maandelijks worden uitgekeerd na overlegging van een overzicht van de inzamelingen, met daarbij de kopieën van de facturen aan de scheepsagentschappen en een nota. De vergoeding wordt uitbetaald aan degene die door de agent van het zeeschip wordt vermeld op het voormeldformulier en eenmalig per bezoek van het zeeschip.

Vergoedingen zijn niet overdraagbaar of inwisselbaar en gelden per bezoek. Een houder van een Hov ontvangt alleen een vergoeding indien het door hem behandelde schip een bijdrage heeft betaald.

In de tarieven is een administratieve toeslag voor HbR van € 20 verwerkt ter tegemoetkoming in de administratieve lasten die gepaard gaan met het ontvangen, controleren, verwerken en doorzenden van de meldformulieren en het betalen van de vergoedingen.

De afvalbijdrage wordt apart gefactureerd en wordt verzonden aan de scheepsagent.

## 4.2 Grondslagen van het systeem van indirecte financiering

### 4.2.1 Introductie

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

#### Afvalstoffenbijdrage

De bijdrage bestaat uit een vaste bijdrage en bijdrage per Bruto Tonnage-maat (gemaximeerd op 30.000 BT)

Daarnaast geldt een gereduceerd tarief voor milieuvriendelijke schepen waarbij de voorstuwing uitsluitend op LNG of diesel/gasolie (na verklaring rederij) plaatsvindt.

#### Vergoedingen scheepsafval, vallend onder de indirecte financiering

De Annex I vergoeding aan de inzamelaar/havenontvangstvoorziening bestaat uit een vaste en een variabele vergoeding per m<sup>3</sup>. In principe geldt er geen maximum<sup>5</sup>, maar wordt wel uitgegaan van een maximum m<sup>3</sup> (capaciteit sludge/bilge) zoals op het supplement van het IOPP-certificaat vermeld staat.

De Annex V vergoeding aan de inzamelaar/havenontvangstvoorziening bestaat uit een vaste en variabele vergoeding per m<sup>3</sup>. In principe geldt er geen maximum<sup>5</sup>, maar wordt wel uitgegaan van een maximum m<sup>3</sup> (opslag capaciteit) zoals in het garbage management plan vermeld staat. Voor klein gevaarlijk afval geldt bij gelijktijdige afgifte een extra vergoeding.

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

### 4.2.2 Bijdragen en vergoedingen

Per 01 januari 2017 wordt de systematiek zoals beschreven in paragraaf 4.2.1 ingevoerd. Op basis van een simulatiemodel zijn destijds de daadwerkelijke factoren bepaald, mede na overleg met de stakeholders. De financiële balans tussen een goede en reële incentive om af te geven en de hoogte van de heffing voor de schepen, ingedeeld naar grootte in Bruto Tonnage, vormde hierbij een belangrijk criterium.

De tarieven 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 meest actuele tarieven (heffingen en afgiferechten/vergoedingen) zijn te raadplegen op de website van Havenbedrijf Rotterdam NV.

In onderstaande beschrijving zijn de bijdragen en vergoedingen in het kader van de indirecte financiering weergegeven die van kracht zijn per 01 januari 2018<sup>7</sup>.

Bij de tarieven is een administratieve bijdrage inbegrepen voor de Divisie Havenmeester van € 15, teneinde de administratieve kosten te dekken voor het in ontvangstnemen, controleren, verwerken en doorsturen van de melding afvalstoffen en het betalen van de vergoedingen.

#### *Bijdragen*

Voor zeeschepen met een Bruto Tonnage (BT), zoals aangegeven in de internationale meetbrief: **€200 + € 0,02\* GT-maat (gemaximeerd op € 800).**

Voor alle zeeschepen, die middels een verklaring van de rederij/eigenaar aangeven uitsluitend en alleen gasolie, dieselolie of LNG (liquefied natural gas) te gebruiken als brandstof voor de

---

<sup>5</sup> HbR houdt zich het recht voor om (weer) een maximum in te stellen indien de afgiften van Annex I en Annex V scheepsafval (en daarmee de vergoedingen) ten opzichte van de bijdrage uit verhouding zijn.

<sup>7</sup> De tarieven kunnen jaarlijks worden aangepast en worden gepubliceerd in de General Terms and Conditions, including Port Tariffs.

hoofdvoortstuwung, geldt een korting van **50%**<sup>7</sup> op de bovenstaand tarief<sup>8</sup>. De korting gaat in per eerstvolgende aankomst van het betreffende schip nadat de aanvraag is goedgekeurd. Als geen brandstof bekend is, wordt uitgegaan dat het schip op stookolie vaart (Heavy Fuel Oil of Intermediate Fuel Oil)<sup>9</sup>.

#### Vergoedingen<sup>10</sup>

Annex I:

Voor de inzameling van scheepsafval, Annex I, vloeibare residuen uit de machinekamer, zijnde afgewerkte olie, sludge en bilgewater voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat, geldt:

**€ 200 + €30** per ingezamelde m<sup>3</sup>, waarbij:

- Het totaal aan ingezamelde m<sup>3</sup> geldt voor het betreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier/de S-formulieren;
- Het totaal aan opgetelde m<sup>3</sup> daarna wordt afgerond naar boven op hele m<sup>3</sup>;
- Een limiet geldt aan m<sup>3</sup> gelijk de opslagcapaciteit voor de machinekamer van het bewuste 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 ontvangstvoorziening voor annex I.

Annex V:

Voor de inzameling van scheepsafval, annex V, zijnde huisvuil, voedselrestanten of internationaal catering afval, plastic en klein gevaarlijk afval (KGA), uitgezonderd lading-gebonden afval als bijvoorbeeld stuwhout en segregatiekleden, voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat: **€ 200 + € 30** per ingezamelde m<sup>3</sup>, waarbij:

- Het totaal aan ingezamelde m<sup>3</sup> geldt voor het betreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier;
- Het vaste bedrag van € 200 maximaal eenmaal wordt uitgekeerd aan de door de rederij of scheepagent gekozen ontvangstvoorziening voor annex V.
- Een additionele vergoeding van € 100, indien er door dezelfde ontvangstvoorziening gelijktijdig en naast het bovengenoemde annex V scheepsafval separaat klein gevaarlijk afval wordt ingezameld.
- Wanneer het vaste afval (annex V) is samengeperst, wordt het aangeboden afvalvolume met een factor 3 vermenigvuldigd. Dit in verband met de hogere verwerkingskosten van samengeperst afval.

### 4.3 Schepen buiten het financieringsschema

Een bijdrage scheepsafvalstoffen wordt niet in rekening gebracht voor gebruikmaking van de Havenregio R-R door:

- vaartuigen waarvoor op grond van artikel 35a van de Wvvs een ontheffing is verleend van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 6a, 12a of 12b van de Wvvs;
- schepen, uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt voor sport of vrije tijdsbesteding en waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd;
- vissersschepen;
- baggervaartuigen;
- peilvaartuigen;

---

<sup>8</sup> Kan per mail worden aangegeven aan het HCC

<sup>9</sup> Brandstofsoort wordt verkregen uit de database van IHS/Lloyds' Register.

<sup>10</sup> De vergoedingen kunnen worden aangepast gedurende de looptijd van het HAP. De actuele vergoedingen worden op de website van het Havenbedrijf Rotterdam N.V gepubliceerd.

- havensleepboot, uitsluitend indien en voor zover deze wordt gebruikt in het kader van de normale assistentie van zeeschepen bij het in- en uitvaren van de Haven;
- een zeeschip dat de haven bezoekt als doorvaarder van/uit het achterland of uitsluitend om te bunkeren, mits het schip niet langer dan vier uur in de Haven verblijft ;
- zeeschepen die gasolie of LNG (MDO/MGO/LNG) als voortstuwingsbrandstof gebruiken, slechts voor zover deze schepen oliehoudend scheepsafval afgeven.

Het spreekt voor zich dat de melding- en afgifteplicht voor deze categorieën schepen onverkort geldt en dat zij onder de directe financieringsregeling vallen.

## HOOFDSTUK 5: HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN

### 5.1 Capaciteitsbehoefte

#### Aantal zeeschepen en aanlopen

Onderstaande figuur en tabel geven het aantal zeeschepen en aanlopen weer van 2000 tot en met 2017. Ook het aantal betalende schepen vanaf het jaar dat de scheepsafvalstoffenbijdrage uit de Wvvs in de Havenregio R-R is ingevoerd (oktober 2004), blijkt uit de tabel.

| jaar                        | 2005   | 2006   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   |
|-----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Aantal zeeschepen           | 34.954 | 35.990 | 37.095 | 36.780 | 33.352 | 34.404 | 33.681 | 32.057 | 29.448 | 29.022 | 29.122 | 29.022 | 29.646 |
| Aantal betalende zeeschepen | 20.222 | 20.451 | 22.564 | 22.157 | 20.183 | 20.864 | 20.750 | 20.280 | 20.304 | 19.846 | 20.062 | 19.577 | 20.209 |

#### Aantal afgiften

In onderstaande tabel is een overzicht gegeven van het totale aantal afgiften en de ingezamelde hoeveelheden van alle categorieën scheepsafval over de periode 2007-2017.

| jaar                   | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014    | 2015   | 2016    | 2017    |
|------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|---------|---------|
| afgiften annex I (sgw) | 3.368  | 4.756  | 5.379  | 6.246  | 7.564  | 8.231  | 9.900  | 10.558  | 8.152  | 6.165   | 6.418   |
| afgegeven (sgw)        | 54.640 | 61.567 | 65.174 | 71.963 | 84.238 | 88.306 | 99.485 | 105.474 | 95.709 | 104.794 | 102.324 |
| afgiften annex IV      | 61     | 39     | 85     | 123    | 239    | 352    | 260    | 254     | 310    | 213     | 207     |
| afgegeven annex IV     | 4.760  | 2.244  | 904    | 7.569  | 8.547  | 23.220 | 18.716 | 8.172   | 5.441  | 5.533   | 5.537   |
| afgiften annex V (sgw) | 29.646 | 34.346 | 35.494 | 40.685 | 41.992 | 56.700 | 53.065 | 62.178  | 66.465 | 60.911  | 70.930  |
| afgegeven annex V      | 33.873 | 35.826 | 42.118 | 36.085 | 44.177 | 68.864 | 63.310 | 72.050  | 68.314 | 64.297  | 60.347  |

### 5.2 Havenontvangstvoorzieningen

#### 5.2.1 Algemeen

Per 1-1-2018 zijn er in de Havenregio R-R 16 houders aangewezen als havenontvangstvoorziening voor de inzameling van scheepsafval, schadelijke stoffen en ladingresiduen. Een lijst van de aangewezen houders is opgenomen als bijlage 1 bij dit Hap. Van deze houders beschikken 15 Hov over mobiele inzamelmiddelen (schepen of voertuigen) of hebben vaste faciliteiten (opslagtanks) om scheepsafvalstoffen in ontvangst te nemen. Daarnaast is 1 terminal houder van inzamelvoorzieningen, welke voorzieningen alleen kunnen worden gebruikt door schepen die op de terminal goederen hebben overgeslagen.

De capaciteit van de havenontvangstvoorzieningen is beschreven per bedrijf en havenbeheerder in de bijlage 1 van het Hap. Enkele bedrijven zijn actief in meerdere havenbeheersgebieden in de Havenregio R-R. Op dit moment zijn er voldoende havenontvangstvoorzieningen met voldoende capaciteit in de Havenregio R-R aanwezig voor het afgiftepatroon van de bezoekende schepen. Dit wordt bevestigd doordat in de afgelopen jaren geen klachten over de beschikbare capaciteit van de havenontvangstvoorzieningen zijn ontvangen.

Een actueel overzicht van aangewezenzamelbedrijven wordt actueel gehouden op 'www.portofrotterdam.com/en' en op de voor publiek toegankelijke internationale databank van IMO door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat: gisis.imo.org.

#### 5.2.2 Regels voor de Hov

In alle havens binnen de Havenregio R-R dient een houder van een Hov vanwege het bepaalde in de lokale haven(beheers)verordeningen over een aanwijzing van Burgemeester en Wethouders te beschikken. Aan een dergelijke aanwijzing worden diverse voorwaarden en voorschriften verbonden.

Daarnaast gelden binnen de Havenregio R-R de hierna opgenomen vereisten. Wanneer daaraan wordt voldaan, komt de houder van de Hov – na indiening van een elektronische maandrapportage – in aanmerking voor een vergoeding in de inzamel- en verwerkingskosten.<sup>11</sup>

- De elektronische maandrapportage dient te worden ingediend door de exploitant van de Hov bij HbR, divisie Havenmeester<sup>12</sup>. Daarin dienen tenminste de volgende gegevens opgenomen te worden:
  - overzicht indirecte vergoeding per afgifte als bedoeld in § 3.3.1 en § 3.3.2;
  - naam afgever;
  - categorie zeeschip + hoofdmotorvermogen;
  - naam verwerker(s);
  - afvalstroom;
  - datum afgifte zeeschip aan inzamelaar;
  - hoeveelheid ingezameld afval.
- De maandrapportage dient voor de 15<sup>e</sup> van de volgende maand elektronisch aangeboden te worden.
- De houder van een Hov dient jaarlijks een accountantsverklaring te versturen aan HbR voor 1 mei na het rapportagejaar.
- Daarnaast dient de houder van een Hov op eerste verzoek van HbR mee te werken aan een externe audit.
- Uit die verklaring blijken tenminste de volgende zaken:
  - Reactie op de bevindingen van de audit die is uitgevoerd door de auditeur.
  - De inzamelaar en de accountant dienen beide schriftelijk in te stemmen met eventuele openbare publicatie of verstrekking van de verklaring. Pas nadat er een externe goedkeuring is overlegd van daadwerkelijke eindverwerking van ingezamelde scheepsafvalstoffen, kunnen de vergoedingen definitief worden uitgekeerd.
  - De werkzaamheden t.b.v. accountantsverklaring dienen uitgevoerd te worden door een Register accountant (RA, aangesloten bij NIVRA) of accountant administratieconsulent (AA, aangesloten bij NOVAA).
  - De accountantsverklaring dient niet over alleen de historische financiële informatie te gaan, maar ook over de historische inkomende en uitgaande afvalstromen. Deze dienen gekwantificeerd te zijn. De inzamelaar dient hiervoor het bijgeleverde overzicht op de volgende bladzijde in te vullen en vervolgens te verstrekken aan de accountant en HbR. Hierin dient aangegeven te worden welke afvalstromen (per volume eenheid op jaarbasis) er ingezameld zijn en hoeveel er door de eindverwerkers<sup>13</sup> zijn ingenomen van uw Havenontvangstvoorziening (bij verschillende verwerkers aangeven welke afvalstromen op jaarbasis per verwerker aangeven) deze zijn gebracht.
  - De accountant dient in ieder geval een controleverklaring met een goedkeurend oordeel of samenstellingsverklaring met een goedgekeurd oordeel af te geven. Deze dient tot stand te zijn gekomen via de "Nadere Voorschriften Controle- en Overige Standaarden", die door de beroepsorganisaties van accountants ([NOVAA](#) en [NIVRA](#)) zijn vastgesteld.

Uit de accountantsverklaring dient de verificatie van de aangeboden afvalstromen (per soort en verwerker) van de hoeveelheden bij de verwerker te blijken.

|  | Jaartal<br>(20..) | Eigen eindverwerking | Naam eindverwerker (indien afvalstromen naar meerdere verwerkers zijn gebracht dient per |
|--|-------------------|----------------------|--|
|--|-------------------|----------------------|--|

<sup>11</sup> Zie voor het gedetailleerde bijdrage en vergoedingen systeem in hoofdstuk 4.

<sup>12</sup> (afdeling) Inspectie

<sup>13</sup> Hieronder wordt verstaan definitieve verwerking: bijvoorbeeld definitieve opslag, waterzuivering, verbranding, hergebruik papier, glas of metaal.

|   |                |                | verwerker de hoeveelheid aangegeven te worden. |
|---|----------------|----------------|--|
| de totaal ontvangen vergoedingen van HbR voor de inzameling, transport, opslag en verwerking van scheepsafval           | €              | n.v.t.         | n.v.t.   |
| de totaal ontvangen vergoedingen van anderen dan HbR voor de inzameling, transport, opslag, verwerking van scheepsafval | €              | n.v.t.         | n.v.t.   |
| Ingezamelde hoeveelheid annex I (totaal van bilge, sludge en used engine oil) welke <b>indirect</b> gefinancierd is     | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex I (totaal van bilge, sludge en used engine oil) welke <b>direct</b> gefinancierd is       | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex I (totaal van ballastwater en waswater olie)  | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex II (totaal van chemicaliën)   | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex IV (totaal van sanitair afvalwater)   | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex V (totaal van scheepsafval) welke <b>indirect</b> gefinancierd is                         | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex V (totaal van scheepsafval) welke <b>direct</b> gefinancierd is                           | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex V (totaal van lading)   | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |
| Ingezamelde hoeveelheid annex VI (totaal)   | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup> | m <sup>3</sup>                                 |

De Hov faciliteert de zeevaart 24u – 7 dagen in de week. De tarieven zijn opvraagbaar bij de Hov. In voorliggend Hap worden alleen de bijdrage en vergoedingen binnen het indirecte financieringsstelsel beschreven.

De Hov voert aanvullend een eigen administratie van inkomende en uitgaande afvalstromen, zoals omschreven in hun Wabo/Wm vergunning. Bij een voorbehandeling (bijvoorbeeld ontmengen) van de

afvalstromen door de Hov zal voldaan worden aan voorschriften die hierover zijn opgenomen in de Wabo/Wm vergunning. Een beschrijving van deze processen is opgenomen in de aanvraag voor een Wabo/Wm vergunning. Deze vergunningen worden aangevraagd bij en verleend door het Ministerie van I&M.

### **5.2.3 Transport, tussenopslag en verwerking**

Nadat de houder van Hov de afvalstroom of stromen heeft ingezameld worden deze getransporteerd (met of zonder tussenopslag) naar de eindverwerker. Nadat de eindverwerker een aangeboden partij heeft ontvangen zal deze hiervoor een verifieerbaar (stempel+handtekening) begeleidingsformulier (bv. Wm of S-formulier) afgeven aan de houder. De eventuele verrekening van de verwerkingskosten vindt plaats via de inzamelaar.

Voor de transporteur en tussenopslag gelden nationale regels.

De verwerker voert aanvullend een eigen administratie van inkomende en uitgaande afvalstromen, zoals omschreven in hun Wabo/Wm vergunning. Een beschrijving van de processen zijn opgenomen in de aanvraag voor een Wabo/Wm vergunning. De administratieve processen zijn opgenomen als voorschriften in de verleende Wabo/Wm vergunning. Hiervoor is de betreffende provincie het bevoegde gezag.



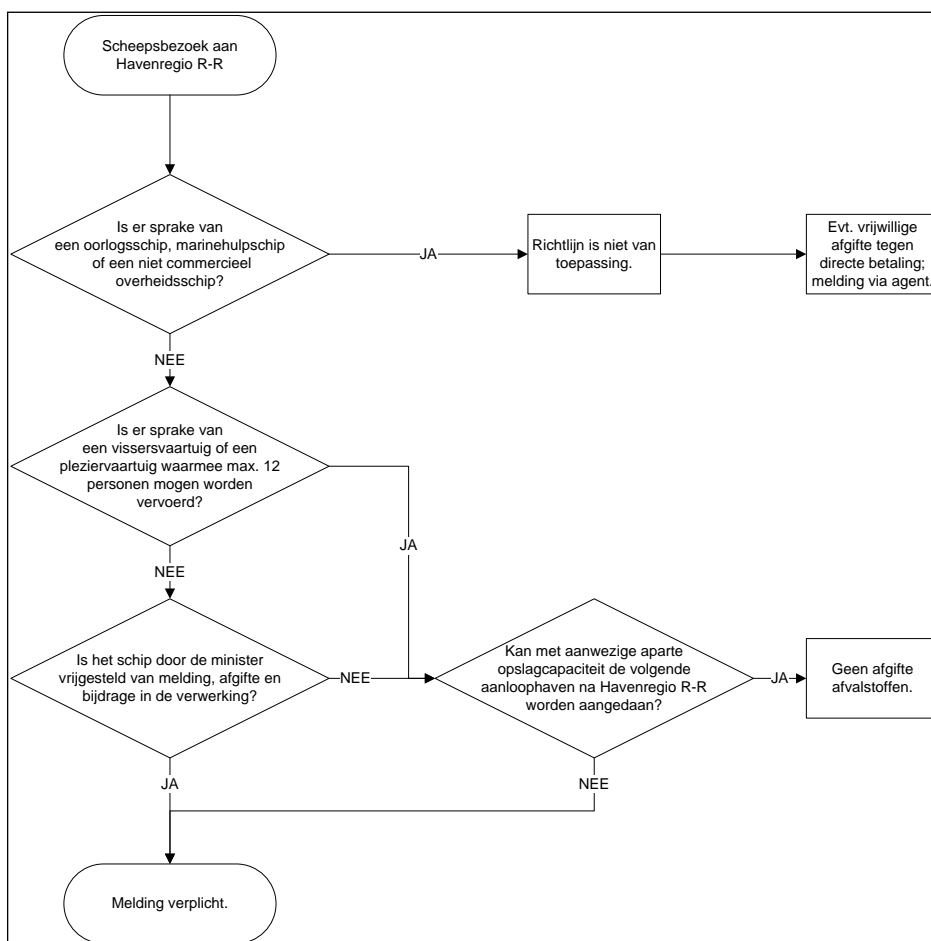
## HOOFDSTUK 6: MELDINGEN, AFGIFTE EN INZAMELING

### 6.1 Inleiding

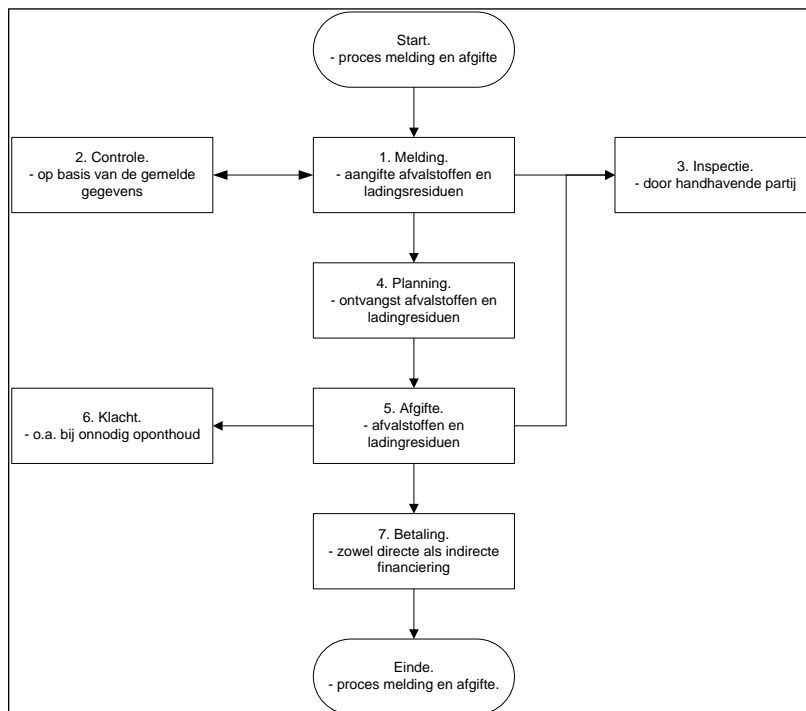
Voordat wordt ingegaan op de diverse procedures wordt opgemerkt dat de procedures voor de ontvangst, inzameling, opslag, behandeling en verwijdering van scheepsafvalstoffen opgezet dienen te zijn volgens een milieuzorgsysteem dat geschikt is voor een geleidelijke vermindering van de milieueffecten van deze activiteiten. Dit is het geval indien wordt voldaan aan Verordening (EG) nr. 761/2001 van de Raad van 19-03-2001 inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheersysteem en milieu-auditsysteem.

### 6.2 Proces melding en afgifte

De kapitein van het schip dat de Havenregio R-R wenst aan te lopen kan aan de hand van het volgende schema vaststellen of het vaartuig onder de meldverplichting valt in de zin van de Wvvs.



Indien de melding, en daarmee de afgifte, verplicht is, wordt de volgende procedure gevolgd. Hierbij informeert de kapitein van het schip de havenbeheerder via een melding scheepsafvalstoffen.



#### Inhoud afgiftemelding: vooraanmelding

In de Rhov staat beschreven waaraan een melding inhoudelijk moet voldoen. Het meldformulier is opgenomen in bijlage 2 van het Hap.

In het toepassingsgebied dient de melding plaats te vinden via de door PortBase ter beschikking staande meldapplicatie.

#### Meldingstermijn

Met betrekking tot de melding van de aanwezige scheepsafvalstoffen gelden de volgende meldtermijnen:

- tenminste 24 uur vóór aankomst, wanneer de aanloophaven bekend is;
- zodra de aanloophaven bekend is, indien deze informatie minder dan 24 uur voor aankomst beschikbaar is, doch uiterlijk bij het binnenvaren van de territoriale wateren; of
- uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt en binnen de territoriale wateren ligt.

De 24-uur meldtermijn is in het belang van de doelmatigheid van de havenontvangstvoorzieningen en de doeltreffende planning van het afvalbeheer opdat onnodig oponthoud bij de afgifte en inzameling van scheepsafvalstoffen wordt voorkomen. Wanneer de melding binnen 24 uur voor afgifte plaatsvindt kan de afgifte op het beoogde tijdstip niet gegarandeerd worden.

De meldtermijn is tevens gebaseerd op artikel 5 van het Scheepvaartreglement territoriale zee.

#### Procedure melden

Het melden aan de havenbeheerder kan alleen op elektronische wijze. Om dit te doen dient de melder te beschikken over een toegangscode. Daarom kan alleen de scheepsagent in Rotterdam een melding doen via PortBase. De kapitein meldt de afvalgegevens van het schip aan de agent hetzij via hardcopy, hetzij via E-mail waaraan een meldformulier scheepsafvalstoffen in Excel vorm wordt bijgevoegd. Dit elektronische formulier kan door de agent worden ingelezen in PortBase en worden aangevuld met lokale gegevens (naam inzamelaar, afgifte locatie, etc). Vervolgens kan de melding door de agent aan de havenmeester worden verstuurd.

### Bewaren meldgegevens

De kapitein bewaart de meldgegevens (of een afdruk van de meldgegevens) in ieder geval tot de volgende aanloophaven aan boord van het schip en stelt deze desgevraagd onverwijld ter beschikking aan de bevoegde autoriteiten.

### Operationele melding

Naast de schriftelijke vooraanmelding, dient op grond van artikel 3 van de Rhov de inzamelaar ook een operationele afmelding te verrichten, waarbij de identiteit van het (zee)schip; de datum en tijd en de afgegeven soorten en hoeveelheden en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen moet worden gemeld aan de betreffende havenbeheerder.

Na de afgifte wordt door de inzamelaar een S-formulier opgemaakt. Een kopie van het S-formulier wordt aan de havenbeheerder gezonden.

Alle meldingen van de inzamelbedrijven aan HbR/DHMR geschieden eveneens elektronisch.

## **6.3 Afgifte en inzameling scheepsafvalstoffen en ladingresiduen**

In de artikelen 12b en 12c van de Wvvs is bepaald dat schepen al het scheepsgebonden afval dienen af te geven aan een Hov voor vertrek uit de haven, tenzij het schip ontheffing heeft van de afgifteplicht of het schip beschikt over voldoende resterende opslagcapaciteit voor de betreffende scheepsafvalstoffen tijdens de voorgenomen reis. De ontheffingsprocedure staat beschreven in § 3.4. Naast de verplichte afgifte kan de kapitein van een schip uiteraard ook besluiten om vrijwillig af te geven.

### Scheepsafvalstoffen

Om te voorkomen dat er afval ongewenst geloosd of gedumpt wordt, geeft de EU richtlijn 2000/59 aan dat in alle scheepsafvalstoffen voor vertrek uit de haven afgegeven dienen te worden. De gezagvoerder van een schip mag besluiten niet af te geven indien een schip voldoende opslagcapaciteit aan boord heeft voor de verschillende scheepsafvalstoffen. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILeNT) heeft hiertoe vuistregels ontwikkeld.

| <b>Volgende haven</b> | <b>Annex I<br/>(machinekamer)</b> | <b>Annex IV</b>         | <b>Annex V</b>             |
|-----------------------|-----------------------------------|-------------------------|----------------------------|
| EU-haven              | 25% tankcapaciteit vrij           | 25% tankcapaciteit vrij | 75% opslagcapaciteit vrij  |
| Non-EU-haven          | 75% tankcapaciteit vrij           | 25% tankcapaciteit vrij | 100% opslagcapaciteit vrij |
| Onbekende haven       | 100% tankcapaciteit vrij          | 25% tankcapaciteit vrij | 100% opslagcapaciteit vrij |

Indien de kapitein besluit scheepsafval af te geven, is dit aangegeven in de vooraanmelding. Het door de scheepsagent ingevoerde inzamelbedrijf ontvangt van DHMR een email met daarin de scheeps- en de afvalgegevens. Naast deze email wordt de planning van de inzamelactiviteiten afgestemd tussen de scheepsagent van het schip en de betrokken inzamelaar.

### Ladingresiduen

In vergelijking met de afgifte van scheepsafvalstoffen kent de afgifte van ladingresiduen<sup>14</sup> de volgende bijzondere voorschriften.

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

---

<sup>14</sup> In Bijlage 1 is voor alle soorten ladingresiduen aangegeven bij welke bedrijven afgifte mogelijk is.

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

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

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

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

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

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

#### **6.4 Green Deal Scheepsafvalketen<sup>15</sup>**

Op 10 september 2014 ondertekende het HbR de Green Deal Scheepsafvalketen. In deze deal, die is aangegaan met o.a. het ministerie van I&M, andere havenbedrijven en enkele brancheorganisaties, zijn diverse ambities vastgelegd en afspraken gemaakt met betrekking tot het optimaliseren van de organisatie rondom het ophalen en verwerken van met name plastic scheepsafval. De volledige tekst van de overeenkomst is als bijlage 6 aangehecht.

De belangrijkste afspraken voor de Rotterdamse haven zijn in 2018 de volgende:

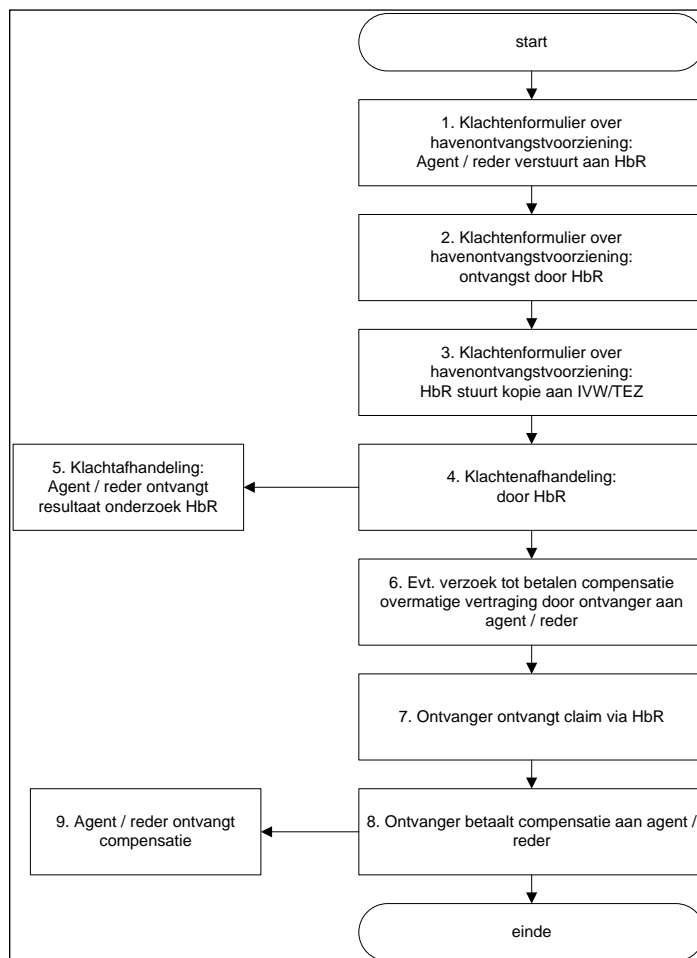
1. HbR heeft in 2016 een incentive geïntroduceerd voor zeeschepen die schoon plastic scheepsafval gescheiden van het overige scheepsafval aanbieden, door het gratis te kunnen afgeven (gelijktijdig met andere afgifte van Annex V afval).
2. HbR zal mogelijk in 2019 kwaliteitseisen aan havenontvangstinstallaties stellen ten aanzien van plastic scheepsafval, scheiding en recycling.
3. HbR zorgt samen met ILT en Haven Amsterdam dat tijdens reguliere scheepsinspecties wordt bijgedragen aan de bewustwording van de bemanning met betrekking tot verantwoord omgaan met scheepsafval.
4. In 2018 (en daarna) zal uitbreiding van de de Green Deal onderzocht worden naar internationaal niveau.

---

<sup>15</sup> De Green Deal Scheepsafvalketen, ondertekend op 10 september 2014 door onder andere een aantal havens, afvalbranche en het ministerie van Infrastructuur en Milieu, ten einde via een groene groei de circulaire economie te bevorderen.

## HOOFDSTUK 7: KLACHTENPROCEDURE

Op grond van artikel 6a van de Wvvs dient de havenbeheerder een voorziening te treffen met betrekking tot de melding en de behandeling van klachten over vermeende tekortkomingen bij havenontvangstvoorzieningen.



Een klacht met betrekking tot een vermeende tekortkoming bij een Hov kan worden ingediend bij de betreffende haven en IMO. Het klachtenformulier is internationaal vastgesteld: "revised consolidated format for reporting alleged inadequacy of port reception facilities" (IMO, MEPC/Circ.469/Rev.1 – 13 juli 2007) en kan worden gedownload van <https://www.portofrotterdam.com/sites/default/files/reporting-alleged-inadequacy-of-port-reception-facilities.pdf>)

Het is wenselijk dat een klacht betreffende onnodig oponthoud zo snel mogelijk wordt ingediend, zodat alsnog maatregelen kunnen worden getroffen om het eventuele oponthoud aan het schip zoveel mogelijk te beperken.

Indien de klacht ingediend wordt bij de havenbeheerder, zal deze de klager, schriftelijk en gemotiveerd in kennis stellen van de bevindingen van het onderzoek, alsmede van de eventuele conclusies die daaraan worden verbonden.

## HOOFDSTUK 8: TOEZICHT EN HANDHAVING

Het toezicht op de naleving van de Wvvs is in artikel 14 van de Wvvs opgedragen aan de de ambtenaren van Inspectie Leefomgeving en Transport / Scheepvaart (ILenT/Scheepvaart (hoofdtoezichthouder).

Een aantal Inspecteurs van de Divisie Havenmeester voeren op grond van artikel 14 van de Wvvs namens ILenT binnen het beheersgebied Rotterdam<sup>16</sup> een aantal toezichttaken uit als medetoezichthouder.

Medetoezichthouders zijn formeel aangewezen als toezichthouder op grond van artikel 14, tweede lid van de Wvvs. Een Medetoezichthouder opereert op aanwijzing van de Hoofdtoezichthouder conform de overeengekomen taakverdeling en de hem toekomende bevoegdheden. De daarvoor geldende voorwaarden zijn vastgelegd in een Samenwerkingsovereenkomst Wvvs ter uitvoering van het convenant inspecties aan boord van zeeschepen, dat er tevens in voorziet dat gewerkt wordt conform onderhavig handhavingplan.

Het toezicht richt zich op drie taakvelden:

### 8.1 Controle documenten

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

### 8.2 Toezicht op prewash-procedures

Vanuit de Wvvs heeft de hoofdtoezichthouder de verplichting tot het toezien op het correct uitvoeren van verplichte prewashes dan wel het toekennen van uitzonderingen hierop. Binnen het beheersgebied van de divisie havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam N.V. voert deze, als mede-toezichthouder, deze taken uit, buiten dit gebied worden deze taken door de Hoofdtoezichthouder uitgevoerd.

### 8.3 Toezicht op afgifte van scheepsafval en ladingresiduen

Op basis van de in de Wvvs opgenomen verplichtingen, voortkomend uit Europese regelgeving op dit vlak, wordt gecontroleerd op de meld- en afgifteplicht. Hierbij wordt rekening gehouden met het handhavingsrichtlijn scheepsafvalstoffen.

Deze taak wordt door Partijen gezamenlijk opgepakt:

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

Daarnaast zal het HbR vanuit zijn rol als beheerder van de indirecte financiering controles kunnen uitvoeren op de juistheid van de opgaven en de juistheid van de feitelijk afgegeven hoeveelheden en soorten scheepsafvalstoffen, ladingresiduen en schadelijke stoffen.

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

De provincies zijn verantwoordelijk voor het toezicht op afvalverwerkingsinstallaties en stationaire inzamel-faciliteiten. Voor de regio Rijnmond is dit gemandateerd aan de Milieudienst DCMR.

---

<sup>16</sup> zie artikel 3 Besluit houdende de aanwijzing van personen belast met toezicht op de naleving van de Wvvs

## HOOFDSTUK 9: RAPPORPAGE

De havenbeheerder verzorgt, op basis van de Regeling Havenontvangstvoorzieningen, jaarlijks een rapportage aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en ILenT met daarin een overzicht van:

- de som van de kosten in verband met de inzameling, opslag en verwerking van scheepsafval;
- de totale hoeveelheid ingezameld, opgeslagen en verwerkt scheepsafval;
- de totale hoeveelheid ingezameld, opgeslagen en overige schadelijke stoffen en restanten van schadelijke stoffen;
- de soorten afval naar annex en categorie;
- de hoeveelheden ingezameld afval (indirect);
- de hoeveelheden ingezameld afval (direct);
- de percentages ingezameld afval.

Daarnaast kan de minister op verzoek worden geïnformeerd door de havenbeheerder. Het betreft hier onder andere de volgende gegevens:

- aard van de meldingen tekortkomingen van havenontvangstvoorzieningen;
- het aantal schepen dat gebruik heeft gemaakt van vrijstellingen;
- een overzicht van de soort en hoeveelheden ontvangen afval in relatie tot aantal en soort schepen;
- het aantal aanwijzingen voor havenontvangstvoorziening.

De havenbeheerder verwerkt de gegevens per kalenderjaar. De bovengenoemde informatie is op verzoek beschikbaar.

## HOOFDSTUK 10: ORGANISATIE EN COMMUNICATIE

### 10.1 Overleg

Artikel 6, derde lid van de Wvvs bepaalt dat een Hap in overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers, dient te worden opgesteld.

Voor de ontwikkeling van dit Hap heeft overleg plaatsgevonden met verschillende belanghebbenden. Door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wordt jaarlijks een klankbord overleg georganiseerd voor relevante partijen in Nederland. Het HbR en DHMR worden hiervoor uitgenodigd en zijn vaak aanwezig om een bijdrage te kunnen geven in dit overleg voor onderwerpen die in de Havenregio R-R spelen.

Tevens organiseert de Havenmeester Rotterdam een soortgelijk overleg 1 of 2 keer per jaar voor de direct betrokkenen van het Hap in de Havenregio R-R. Hiervoor worden vertegenwoordigers uitgenodigd van de inzamelbedrijven, verwerkers, Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, andere havenbeheerders uit de Havenregio R-R, Vereniging van Rotterdamse Cargadoors. Terminalexploitanten (m.u.v. Hov) worden hiervoor niet uitgenodigd, daar de inzameling van afval bijna volledig via het water plaatsvindt. Van deze bijeenkomsten wordt een verslag gemaakt, welke verzonden wordt aan de aanwezigen.

Daarnaast vindt er met enige regelmaat bilateraal overleg plaats met bovenstaande organisaties. Voor overkoepelende onderwerpen (zoals handhaving) wordt overleg gevoerd met overheidsdiensten.

### 10.2 Operationele uitvoering van het Hap

Hoewel iedere afzonderlijke havenbeheerder formeel verantwoordelijk blijft voor de uitvoering van het Hap in de door hem beheerde haven, hebben alle havenbeheerders van de Havenregio R-R – uit een oogpunt van consistentie en efficiëntie – de operationele uitvoering van het Hap in hun haven overgedragen aan DHMR. Het HavenCoördinatieCentrum en de afdeling Inspectie voeren deze taken hoofdzakelijk uit. HbR verzorgt tevens de inning (afdeling Havengelden (en de daarmee samenhangende uitbetaling) van de wettelijk verplicht gestelde bijdrage (indirecte financiering) in de gehele Havenregio R-R. De overige taken zijn belegd op de afdeling DHMR/HMB.

In deze paragraaf wordt gesproken over afdelingen i.p.v. functionarissen aangezien er geen specifieke functionarissen benoemd zijn.

### 10.3 Communicatie

De bijdragen zijn opgenomen in de (Algemene) Voorwaarden of verordeningen van de havenbeheerders.

Op een A5 flyer “Waste disposal in the port of Rotterdam” zijn de hoogten van de bijdragen en vergoedingen gepresenteerd.

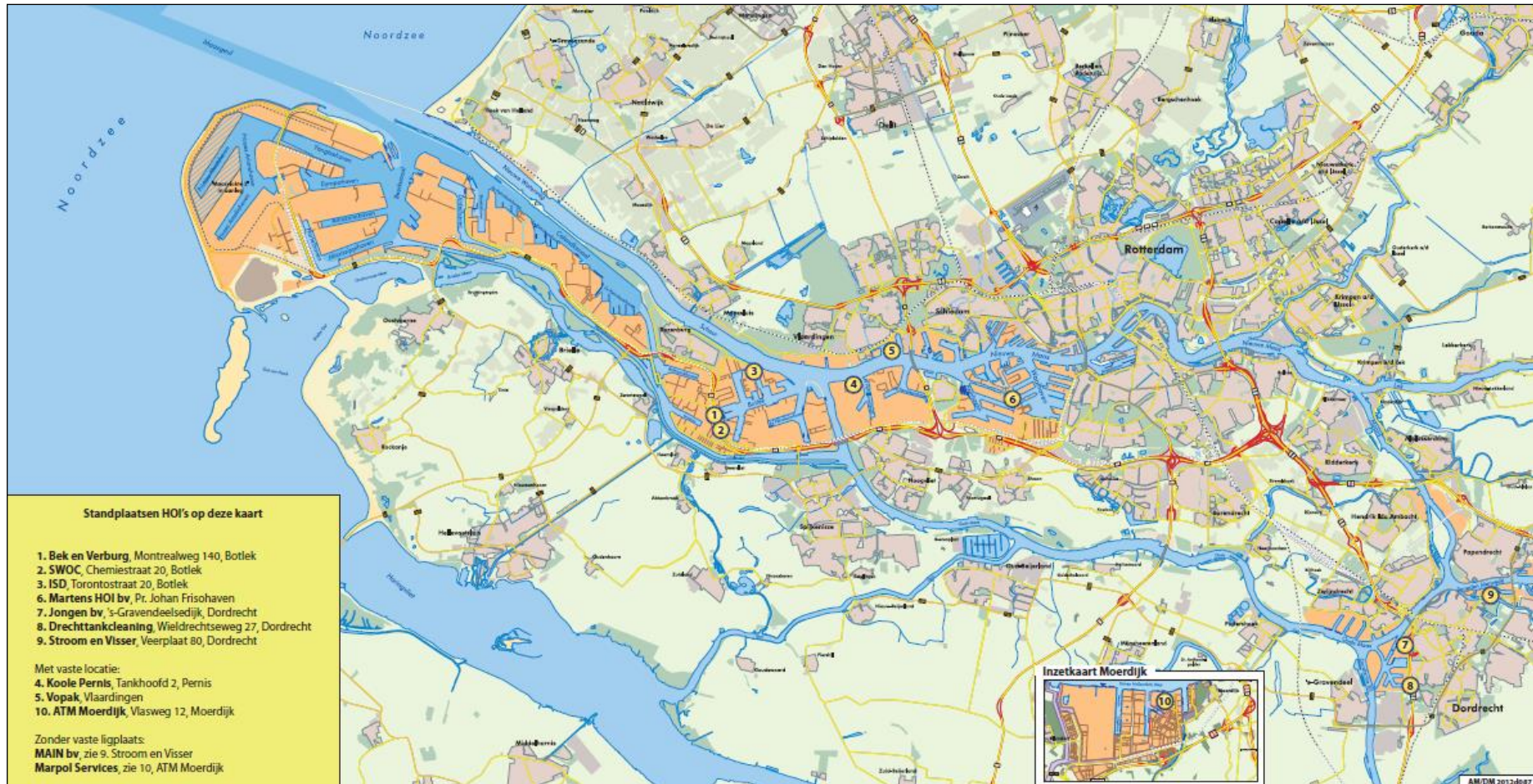
Het Havenafvalplan is in 2 talen (Nederlands en Engels) gepubliceerd op de website van het HbR.

Daarnaast is op de website van het Havenbedrijf de film ‘Any Waste Any Time’ en “Too Good To Waste’ beschikbaar (zie hiervoor:

<https://www.portofrotterdam.com/nl/scheepvaart/zeevaart/scheepsafval-zeevaart>).



BIJLAGE 1: KAART HAVENREGIO ROTTERDAM-RIJNMOND



**BIJLAGE 2: LIJST MET AANGEWEZEN HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN**

| Naam bedrijf<br>Gevestigd<br>Postcode en Plaats  | HOI aanw.<br>Geldig tot<br>Stoffen Marpol | Ontvangst-<br>voorzieningen<br>capaciteit | Telefoon / Fax<br>Email<br>Bedrijfsactiviteiten m.b.t.<br>de aanwijzing   |
|--|---|---|---|
| ATM BV<br>Vlasweg 12<br>4782 PW Moerdijk   | 01-01-2020<br>Annex I, II en IV           | Waltanks                                  | 0168 – 389 289<br>E: <a href="mailto:info@atmmoerdijk.nl">info@atmmoerdijk.nl</a><br>Inzamelen en verwerken                 |
| Bek & Verburg B.V.,<br>Montrealweg 140<br>3197 KH Botlek Rt                              | 01-01-2020<br>Annex V en VI               | Vaartuigen<br>Voertuigen<br>2000 m3       | 010-4287744 / 4287749<br>E: <a href="mailto:info@bek-verburg.nl">info@bek-verburg.nl</a><br>Inzamelen en schoonmaken        |
| CIMS<br>Boompjes 254<br>3011 XZ Rotterdam  | 01-01-2020                                | Vaartuigen                                | 085-0711980<br>E: <a href="mailto:info@cimsnetherlands.nl">info@cimsnetherlands.nl</a>                                      |
| Drecht Tank Cleaning b.v.<br>Postbus 3120<br>3301 DC Dordrecht                           | 01-01-2020<br>Annex I                     | Vaartuigen<br>Voertuigen                  | 078-6120976<br>E: <a href="mailto:info@dtcdordt.nl">info@dtcdordt.nl</a><br>Inzamelen en schoonmaken                        |
| International Slop Disposal b.v. (ISD)<br>Torontostraat 20<br>3197 KN Botlek - Rotterdam | 01-01-2020<br>Annex I, II, IV, V<br>en VI | Vaartuigen<br>Voertuigen<br>3900 m3       | 085-4867222<br>E: <a href="mailto:nl@ngrp.com">nl@ngrp.com</a><br>Inzamelen   |
| J.C. Jongen<br>Uilenkade 14<br>3336 LP Zwijndrecht                                       | 01-01-2020<br>Annex I, II en IV           | Vaartuigen                                | Tel. nr. 078-6352934<br>E: <a href="mailto:info@milieuboten.nl">info@milieuboten.nl</a><br>Inzamelen                        |
| Koole Terminals  | Aanvraag loopt                            | Waltanks                                  |   |
| MAIN b.v.<br>Petroleumhavenweg 48<br>1041 AC Amsterdam                                   | 01-01-2020<br>Annex I, II en IV           | Vaartuigen<br>Voertuigen                  | 020-6130225<br>E: <a href="mailto:info@main-bv.nl">info@main-bv.nl</a>  |
| Maritime Shipcleaning Rotterdam B.V<br>Maassluisdijk 101<br>3133 KA Vlaardingen          | 01-01-2020<br>Annex I, IV, V en<br>VI     | Voertuigen                                | (0)10 3033215<br><a href="mailto:info@maritimeshipcleaning.nl">Info@maritimeshipcleaning.nl</a><br>Inzamelen na schoonmaken |
| Marpol Services<br>Trawlerkade 53<br>1976 CB IJmuiden                                    | 01-01-2020<br>Annex I                     | Vaartuigen                                | 0255 525 051<br>E: <a href="mailto:info@marpolservices.nl">info@marpolservices.nl</a><br>Inzamelen                          |

| Naam bedrijf<br>Gevestigd<br>Postcode en Plaats                                       | HOI aanw.<br>Geldig tot<br>Stoffen Marpol                                       | Ontvangst-<br>voorzieningen<br>capaciteit | Telefoon / Fax<br>Email<br>Bedrijfsactiviteiten m.b.t.<br>de aanwijzing   |
|---|---|---|---|
| Martens havenontvangstinstallatie Vlissingen b.v.<br>Spanjeweg 2<br>4455 TW Nieuwdorp | 01-01-2020<br>Annex I, II, IV, V<br>en VI                                       | Voertuigen<br>Vaartuigen<br>Waltanks      | 0113-672210<br>E: <a href="mailto:info@martenscleaning.nl">info@martenscleaning.nl</a><br>inzamelen, schoonmaken en<br>verwerking |
| Martignoni Slop Disposal<br>Eemhavenweg 13<br>3089 KS Rotterdam                       | 01-01-2020<br>Annex I, II, IV, V en<br>VI                                       | Voertuigen<br>Vaartuigen<br>Waltanks      | 0113-672210<br><a href="mailto:info@martignoni.nl">info@martignoni.nl</a><br>inzamelen, schoonmaken<br>en verwerking.             |
| Omega Containertransport Den Haag<br>Prisma 10<br>2495 AR Den Haag                    | 01-01-2020<br>Annex V   | Voertuigen                                | 070 - 389 08 24<br>Inzamelen  |
| Renewi Nederland B.V.<br>Kreekweg 80<br>3133 AZ Vlaardingen                           | 01-1-2020<br>Annex V  | Voertuigen                                | 0800-0130<br><br>Inzamelen  |
| Ships Waste Oil Collector (SWOC)<br>Chemiestraat 20<br>3197 KH Botlek Rt              | 01-01-2020<br>Annex I, II, IV, V<br>en VI                                       | Vaartuigen<br>Voertuigen<br>1440 m3       | 010-2957154<br>E: <a href="mailto:info@shipswaste.nl">info@shipswaste.nl</a><br>Inzamelen   |
| Vacuüm-Reiniging<br>(Vacuüm Cleaning)<br>Sportlaan 255<br>3364 DK Sliedrecht          | 01-01-2020<br>Alleen als gevolg<br>schoonmaak<br>werkzaamheden<br>Annex I en IV | Vacuüm wagens                             | 0184-430806<br>E: <a href="mailto:p.vangurp@breejen.com">p.vangurp@breejen.com</a><br>Inzamelen en schoonmaken                    |
| Van Winden Cleaning B.V.,<br>Willem de Zwijgerlaan 19<br>3136 AP Vlaardingen          | 01-01-2020<br>Annex I en IV   | Voertuigen                                | 0181-219222 / 0181-<br>212946<br>E: <a href="mailto:1.winden@wxs.nl">1.winden@wxs.nl</a><br>Inzamelen en schoonmaken              |
| Verhart Groen<br>Ijsselveld 20<br>3417 XH Montfoort                                   | 01-01-2020<br>Annex V   | Voertuigen                                | 0348 -47 18 05<br>E: <a href="mailto:info@verhartgroen.nl">info@verhartgroen.nl</a>   |
| Zeeland Maritime Cleaning<br>Engelandweg 33<br>4389 PC Ritthem                        | 01-01-2020  | Voertuigen                                | 0118-484038<br><a href="mailto:info@zmcleaning.nl">info@zmcleaning.nl</a>   |

BIJLAGE 3: MELDFORMULIER

| Waste   |  | IMO number:  | Port of call:  | be smart, get connected, portbase                                    |  |   |                         |
|---|--|--|--|--|--|---|-------------------------|
| Name of ship:   |  |  |  |  |  |   |                         |
| Last waste delivery   |  |  |  |  |  |   |                         |
| Port  |  |  |  |  |  |   |                         |
| Delivery date   |  |  |  |  |  |   |                         |
| Type of waste   | Quantity last delivery *   | Quantity to be delivered *   | Quantity to be retained *  | Quantity to be generated *   | Maximum dedicated storage capacity *                                 | Port where retained waste will be delivered | Product specification * |
|   | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 1 digit)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 1 digit)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 1 digit)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 1 digit)) | Only numbers allowed (max. 10 digits, incl. decimals (max. 1 digit)) | Only UNLO-code allowed                      | Free text (max. 70)     |
| <b>Oily waste (Marpol Annex 1)</b>                              |  |  |  |  |  |   |                         |
| Sludge  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Fuel remnants   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Bilge water   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Used engine oil / waste oil                                     | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| <b>Garbage (Marpol Annex 5)</b>                                 |  |  |  |  |  |   |                         |
| Food waste  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Plastics, clean   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Plastic, contaminated   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Small dangerous waste   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Other domestic waste  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| International catering waste (non-EU)                           | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Paper / carton  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Rags  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Glass   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Metal / steelwires  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Bottles   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Crockery  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Inclinator ashes  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Animal carcasses  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| E-waste whole devices   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| E-waste devices   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Pyrotechnics  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Batteries   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Fire extinguishers  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Car tyres / rubber  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Cooling liquids   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Propeller shaft grease  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Fumigation products   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Filter/rags bag   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Wood  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Oil contaminates drums  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Fishing Gear  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Cooking oil   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Operational waste   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| <b>Sewage (Marpol Annex 4)</b>                                  |  |  |  |  |  |   |                         |
| Sewage waste (black water)                                      | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Sewage waste (grey water)                                       | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| <b>Cargo residue (Marpol Annex 7) (tankers only)</b>            |  |  |  |  |  |   |                         |
| Dirty Ballastwater  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Washwater oil   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Oil waste from cleaning (scaling)                               | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Other oily waste  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| <b>Cargo residues chemicals (Marpol Annex 2) (tankers only)</b> |  |  |  |  |  |   |                         |
| Cargo residues / chemical washwater                             | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Dirty Ballastwater  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Other cargo residues  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| <b>Cargo residue (Marpol Annex 5) (non-tankers only)</b>        |  |  |  |  |  |   |                         |
| Washwater dry cargo HME   | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Washwater dry cargo non-HME                                     | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Dry cargo residues HME  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Dry cargo residues non-HME                                      | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |
| Other cargo residues  | 0  | 0  | 0  | 0  | 0  |   |                         |

**BIJLAGE 4: VASTSTELLINGSBESLUITEN VAN HAVENBEHEERDERS  
IN HAVENREGIO R-R**

De volledige documenten van de vaststellingsbesluiten zijn aanwezig bij de respectievelijke zeehavenbeheerder en Havenbedrijf Rotterdam N.V.

Vaststelling gemeente Maassluis ontvangen op 18 september 2018.

Vaststelling gemeente Schiedam ontvangen op 28 augustus 2018.

Vaststelling gemeente Vlaardingen ontvangen op 12 juli 2018.

Vaststelling gemeente Moerdijk ontvangen op 27 augustus 2018.

Vaststelling Havenbedrijf Rotterdam N.V. in Directieteamvergadering op 20 maart 2018.

Vaststelling Havenbedrijf Rotterdam N.V. namens de gemeente Dordrecht in Directieteamvergadering op 20 maart 2018.

**BIJLAGE 5: GREEN DEAL SCHEEPSAFVALKETEN,****GREEN DEAL SCHEEPSAFVALKETEN**

Definitief (3-9-2014)

**Partijen:**Rijksoverheid

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

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

Havenbedrijven

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

Samen hierna te noemen: Havenbedrijven;

Overige organisaties

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

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen;

**Algemene overwegingen:**

1. Om onze welvaart ook voor toekomstige generaties te behouden is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en tegelijkertijd de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen.
2. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn essentieel om deze omslag naar groene groei mogelijk te maken. Bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties nemen volop concrete initiatieven voor vergroening van economie en samenleving. Met de Green Deal Aanpak wil het kabinet deze dynamiek in de samenleving op groene groei optimaal benutten.

3. Green Deals bieden bedrijven, burgers en organisaties een laagdrempelige mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Initiatieven uit de samenleving staan daarbij aan de basis. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt op rijksniveau, wil het kabinet zich inzetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen. In een Green Deal leggen partijen hierover concrete afspraken schriftelijk vast.
4. De resultaten van een Green Deal kunnen gebruikt worden bij andere, vergelijkbare projecten, waardoor er navolging kan plaatsvinden en de reikwijdte van een Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

### **Specifieke overwegingen Green Deal Scheepsafvalketen:**

- Deze green deal levert een bijdrage aan de Nederlandse opgave vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)<sup>17</sup>, levert een bijdrage aan de uitwerking van het Ketenakkoord Kunststofkringloop (afgesloten op 12-11-2013) en komt daarmee tegemoet aan het streven van het kabinet en partijen in de samenleving om onze economie via een groene groei strategie te transformeren naar een circulaire economie.
- De reikwijdte van deze green deal is nationaal, maar gezien het mondiale karakter van de zeevaart is het wenselijk dat de afspraken uit deze green deal internationaal worden uitgedragen en zoveel mogelijk internationaal als best practice worden nagevolgd.

#### *Kaderrichtlijn Mariene Strategie*

- Nederland heeft vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) een opgave om zwerfvuil op zee te verminderen<sup>18</sup>.
- Alle bronnen, waaronder de zeevaart, kunnen aan deze opgave bijdragen.
- Parallel aan deze green deal worden de green deal visserijafvalketen en de green deal schone stranden voorbereid.
- De zeevaart is goed op weg, blijkt uit de verdubbeling van de afgifte van scheepsafval in de Nederlandse zeehavens in de afgelopen jaren.
- Wet- en regelgeving voortvloeiend uit het MARPOL-Verdrag<sup>19</sup> van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en Richtlijn 2000/59/EC betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen hebben hier in belangrijke mate aan bijgedragen.
- Een verdere optimalisatie van en afstemming tussen het afvalmanagement in havens en op schepen is nodig om de afvalkringloop verder te sluiten. Dit heeft baten voor milieu en economie: groene groei.
- Het is wenselijk dat afvalpreventie bij de bevoorrading meer toegepast wordt. Dit zou kunnen door, daar waar mogelijk en kosteneffectief, verpakkingsafval mee terug te geven aan de scheepsleverancier, overmatig verpakken te voorkomen en duurzame verpakkingsmaterialen toe te passen (gericht op hergebruik, recycling of biologisch afbreekbaarheid). Daarnaast is het wenselijk dat ook na de bevoorrading afval afgegeven kan worden aan een havenontvangstvoorziening. Hierbij kan het lopende project 'Het Schip Centraal' van het Havenbedrijf Rotterdam als voorbeeld dienen.

---

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

<sup>18</sup> Ministerie IenM (2012). [Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2012-2020, Deel I](#)

<sup>19</sup> Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL)

- Het is wenselijk dat de handhaving op afgifteplicht en lozingsvoorwaarden door ILT-inspecteurs en door aangewezen medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam meer risicogebaseerd plaats vindt.
- Het is wenselijk dat Richtlijn 2000/59/EC (Havenontvangstvoorzieningen) meer uniform wordt geïmplementeerd in lidstaten en zeehavens. Vanuit dat oogpunt wordt op bilateraal niveau tussen Nederlandse en Vlaamse zeehavens en overheden momenteel samengewerkt en is inmiddels overeenstemming bereikt over een gemeenschappelijke financieringssystematiek.

#### *Ketenakkoord Kunststofkringloop*

- Drijvend zwerfvuil op zee bestaat voor ongeveer driekwart uit plastic.
- Meerdere partijen betrokken bij deze green deal hebben het ketenakkoord kunststofkringloop ondertekend.
- Deze partijen geven hiermee aan meer gescheiden plastic scheepsafval te willen inzamelen en daarmee dit afval geschikter te maken voor recycling of verwerking tot brandstof.
- Recycling en verwerking tot brandstof ontwikkelen zich tot duurzame en kostenefficiënte verwerkingsmethoden die waarde toevoegen aan kunststofmaterialen en -producten na afdanking.
- Het optimaal benutten van deze verwerkingsmethoden voor plastic scheepsafval, met inachtneming van de Verordening Dierlijke Bijproducten (nr. 1069/2009), vergt samenwerking van alle maritieme ketenpartijen.
- Het is wenselijk dat schepen die koploper zijn op het gebied van afvalmanagement aan boord hierin gefaciliteerd en beloond worden. De beloning kan de vorm krijgen van een korting op de havenafvalbijdrage voor schepen die structureel gescheiden afgeven of het niet in rekening brengen van de inzamel- en verwerkingskosten van gescheiden afgegeven kunststof. Hiermee wordt de hogere waarde van het gescheiden aangeleverde afval tot uitdrukking gebracht.
- Ook kunnen de klanten van schepen (ladingeigenaren) een krachtige incentive geven door lading te gunnen aan schepen die koploper zijn op het gebied van afvalmanagement. Duurzame schepen krijgen op die manier meer lading. Dit kan gefaciliteerd worden door de prestaties op het gebied van afvalmanagement, bijvoorbeeld met de Clean Shipping Index (CSI), inzichtelijk te maken. Afval(management) is reeds één van de criteria binnen de CSI, maar zou specifiekere uitwerking moeten worden langs de lijnen van ISO-norm 21070<sup>20</sup> en de onderhavige green deal.

### **Komen het volgende overeen:**

#### **1. Ambitie**

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

#### **2. Doel**

- In 2017 levert 50% van de afgevendende schepen plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 levert 75% van de afgevendende schepen van KVNR-leden plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.

---

<sup>20</sup> ISO-norm 21 070 Management and handling of shipboard garbage



- In 2017 wordt gescheiden aangeleverd plastic ook gescheiden ingezameld door de VOMS-leden, wordt 100% van het door de VOMS-leden ingezamelde schone plastic afval gerecycled of tot brandstof verwerkt en wordt zoveel mogelijk het gemengd aangeleverd afval nagesorteerd en gerecycled.

### **3. Inzet en acties**

#### **Artikel 3.1 Preventie**

- 3.1.1 Havenbedrijven geven, met medewerking van VOMS en NVVS, de planning en het proces in de havens zo vorm dat in 2016 scheepsafval na de bevoorrading kan worden afgegeven aan een havenontvangstvoorziening.
- 3.1.2 De KVNR en de NVVS inventariseren in 2014/2015 de mogelijkheden van afvalpreventie bij de bevoorrading, waaronder vermindering van het gebruik van verpakkingsmaterialen en het gebruik van meer duurzame verpakkingsmaterialen. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zullen door Partijen eventuele vervolgstappen geformuleerd worden.
- 3.1.3 De KVNR bevordert dat de bij de KVNR aangesloten reders actief beleid voeren ter voorkoming van illegale lozingen, conform bijlage V van het MARPOL-verdrag<sup>21</sup>. De KVNR zal daarnaast in 2015/6 een handreiking opstellen over de toepassing van ISO-norm 21070 en deze verspreiden onder haar leden.

#### **Artikel 3.2 Handhaving**

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

#### **Artikel 3.3 Plastic afvalscheiding**

- 3.3.1 Havenbedrijven (met uitzondering van Den Helder) introduceren uiterlijk in 2016 een financiële incentive voor schepen die plastic gescheiden afgeven. Havenbedrijven en IenM agenderen deze maatregel bij de Vlaamse havens en overheid met het oog op mogelijke gezamenlijke invoering.

---

<sup>21</sup> Bijlage V (voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen) van het MARPOL-Verdrag

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

**Artikel 3.4 Harmonisering scheepsafval procedures in havens**

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

**4. Slotbepalingen***Artikel 4.1 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht*

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

*Artikel 4.2 Wijzigingen*

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

*Artikel 4.3 Werkgroep*

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

*Artikel 4.4 Evaluatie*

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

*Artikel 4.5 Toetreding van nieuwe partijen*

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

*Artikel 4.6 Citeertitel*

De Green Deal kan worden aangehaald als Green Deal Scheepsafvalketen.

*Artikel 4.7 Opzegging*

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

*Artikel 4.8 Nakoming*

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

*Artikel 4.9 Inwerkingtreding*

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

*Artikel 4.10 Openbaarmaking*

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

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

