



Havenafvalplan Port of Den Helder



Havenafvalplan Port of Den Helder

Documentbeheer:

Onderwerp	Haven Afval Plan Port of Den Helder 2020
Documentnaam	HAP 2020
Creatiedatum (herziening)	2019
Auteur	A.D. van Santen (NV Port of Den Helder)
Oorspronkelijk document	A.D. van Santen (NV Port of Den Helder)

Versie	Status	Datum	Commentaar
1.0	concept	21-08-2019	
1.1	concept	18-11-2019	Inspectie Leefomgeving & Transport / Scheepvaart
1.2	definitief	20-01-2020	Vastgesteld Directeur NV Port of Den Helder
1.3	definitief	13-02-2020	Goedkeuring inspectie Leefomgeving & Transport / Scheepvaart
1.4	definitief	02-02-2020	Ingangsdatum

INHOUDSOPGAVE	Pagina
INLEIDING	6
HOOFDSTUK 1 BEGRIPPENKADER	7
1.1. Begrippenkader	7
HOOFDSTUK 2 WETTELIJK KADER	9
2.1. Internationale regelgeving: MARPOL 73/78	9
2.2. Europese regelgeving	9
2.3. Nationale wetgeving Wvvs en Wet Milieubeheer	9
2.4. Provinciale en lokale wetgeving	10
2.5. Havenbeheersverordening	10
HOOFDSTUK 3 TOEPASSINGSGBIED	11
3.1. Beheersgebied	11
3.2. Afval	11
3.3. Schepen	11
3.4. Ontheffing	12
3.4.1 Inleiding	12
3.4.2 Procedure voor het verkrijgen van ontheffing	12
3.4.3 Geldigheidsduur ontheffing	12
3.5. Uitzonderingen	13
3.5.1 Inleiding	13
3.5.2 Pleziervaartuigen (ten hoogste 12 passagiers)	13
3.5.3 Vissersvaartuigen	13
HOOFDSTUK 4 FINANCIERINGEN & VERGOEDINGEN	14
4.1. Systeem van indirecte financiering	14
4.1.1 Indirecte financiering	14
4.1.2 Bijdrageplicht	14
4.1.3 Betaling bijdrage	15
4.1.4 Verificatie en vergoeding aan inzamelaars/Hov	15
4.2. Grondslagen van het systeem van indirecte financiering	15
4.2.1 Tarieven/afgifte recht	15
4.2.2 Schepen buiten het financieringssysteem	16
4.3. Uitzonderingen	16
4.3.1 Havenafvalplan Visserij (VisHap)	16
HOOFDSTUK 5 HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN	17
5.1. Capaciteitsbehoefte	17
5.2. Havenontvangstvoorzieningen	17
5.2.1 Algemeen	17
5.2.2 Regels voor de Hov	17
5.2.3 Overige vereisten	18
5.3. Green Deal Scheepsafvalstoffen	18
5.4. Transport, tussenopslag en verwerking	18
HOOFDSTUK 6 MELDINGEN, AFGIFTE EN INZAMELING	20
6.1. Inleiding	20
6.2. (Voor)aanmeldingen	20
6.2.1 Inhoud afgiftemelding	21
6.2.2 Meldingstermijn	21
6.2.3 Procedure melden	21
6.2.4 Bewaren meldgegevens	21
6.2.5 Operationele melding	21

6.3	Afgifte en inzameling scheepsafvalstoffen en ladingresiduen	21
6.3.1	Scheepsafvalstoffen	22
6.3.2	Ladingresiduen	22
HOOFDSTUK 7 KLACHTENPROCEDURE		23
7.1	Klachtenprocedure	23
7.1.1	Melding	23
7.1.2	Behandeling	23
HOOFDSTUK 8 TOEZICHT EN HANDHAVING		24
8.1	Toezicht en handhaving	24
HOOFDSTUK 9 RAPPORTAGE		25
9.1	Rapportageverplichtingen	25
9.1.1	Houder havenontvangstvoorziening	25
9.1.2	Havenbeheerder	25
HOOFDSTUK 10 ORGANISATIE EN COMMUNICATIE		26
10.1	Overleg	26
10.2	Operationele uitvoering van het Hap	26
10.3	Communicatie	26
 BIJLAGEN		
Bijlage 1:	Beheersgebied Port of Den Helder	28
Bijlage 2:	Meldformulier (waste formulier)	29
Bijlage 3:	Lijst met aangewezen Havenontvangstvoorzieningen havengebied Den Helder	30
Bijlage 4:	Afgifteformulier	31
Bijlage 5:	Formulier klachten en tekortkomingen	32
Bijlage 6:	Leidraad accountantsverklaring "Havenafvalplan Port of Den Helder	38
Bijlage 7:	Green Deal Scheepsafvalstoffen	39

INLEIDING

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. Het MARPOL-verdrag is een internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen. MARPOL staat voor 'MARine POLution' (zeevervuiling). Het verdrag is door de IMO (de scheepvaartorganisatie van de Verenigde Naties) opgesteld en in 1973 van kracht geworden.

De bepalingen van 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 haven 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 desbetreffende haven gewoonlijk aandoen”. De haven van Den Helder is een aangewezen zeehaven¹.

Als gevolg van het bepaalde in artikel 6, derde lid van de Wvvs dient de havenbeheerder een passend plan voor de ontvangst en verwerking van scheepsafval vast te stellen.

Uit het bepaalde in artikel 6a van de Wvvs vloeit voort dat de 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 haven aandoen. Dit wordt ook wel de indirecte financiering genoemd. Het voldoen van de bijdrage geeft de kapitein van het schip het niet overdraagbare recht gedurende het verblijf van het schip in de desbetreffende haven scheepsafval af te geven bij een houder van een havenontvangstvoorziening.

Met het in werking treden van voorliggend Havenafvalplan Port of Den Helder 2019, komt het vorige Havenafvalplan Port of Den Helder 2016 te vervallen.

¹ Zie artikel 2 Besluit havenontvangstvoorzieningen jo. artikel 10 Regeling havenontvangstvoorzieningen

HOOFDSTUK 1: BEGRIPPENKADER

1.1 Begrippenkader

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

Aanwijzing

De door de havenbeheerder afgegeven aanwijzing voor het mogen inzamelen van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen in het beheersgebied van NV Port of Den Helder.

Afval

Onder afval wordt in dit plan altijd verstaan scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen.

Ballastwater

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

Beheersgebied

Het beheersgebied van de zeehavenbeheerder waarop dit plan van toepassing is, zoals aangegeven in Hoofdstuk 3 van dit plan.

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 die afgifte.

Exploitant

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

Haven

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

Havenafvalplan (Hap)

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

Havenbeheerder

De beheerder, bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de Wvvs, te weten NV Port of Den Helder.

Havenontvangstvoorziening (Hov)

De voorziening als bedoeld in artikel 6, eerste lid, van de Wvvs.

Indirecte financiering

Het door een exploitant van een schip, ongeacht of het scheepsafval afgeeft of niet, bijdragen in de kosten voor inzameling en verwerking van het scheepsafval door middel van een HAP-heffing.

Inzamelaar

Houder van Havenontvangstvoorziening, die beschikt over alle benodigde publiekrechtelijke vergunningen en ontheffingen, waaronder tenminste – indien van toepassing - een rechtsgeldige aanwijzing op grond van de haven(beheers)verordening van de betreffende havenbeheerder en een milieuvergunning. Tevens dient deze vermeld te zijn op de landelijke lijst van verwerkers, inzamelaars, handelaren en bewerkers (VHIB-lijst).

Kapitein

De gezagvoerder of schipper van een schip dan wel degene die deze vervangt.

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.

Schadelijk stof(fen)

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

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

Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationale Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), zoals gewijzigd en aangevuld bij 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 vrije tijdsbesteding, 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 kracht de Wet milieubeheer 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.

WvS

Wet voorkoming verontreiniging door schepen

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 vanaf 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 en de inmiddels geratificeerde Annexen (I, II, III, IV, V en VI). MARPOL 73/78 is via de Wvvs geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving, waarbij er voor is gekozen om de structuur van MARPOL 73/78 zoveel mogelijk te volgen.

2.2. Europese regelgeving

De volgende Europese regelgeving is van toepassing:

- Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en restanten van schadelijke stoffen;
- Richtlijn 2913/92 van de Europese Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautaire douanewetboek (afgegeven scheepsafvalstoffen worden beschouwd als niet-communautaire goederen die in het vrije verkeer worden gebracht als bedoeld in artikel 79 van deze Verordening);
- Richtlijn 91/156 van de Europese Raad tot wijziging van richtlijn 75/442 betreffende afvalstoffen;
- Richtlijn 75/439/EEG van de Europese Raad inzake de verwijdering van afgewerkte olie;
- Richtlijn 91/689 van de Europese Raad betreffende gevaarlijke afvalstoffen en richtlijn 94/31 van de Europese Raad tot wijziging van richtlijn 91/689;
- Richtlijn 95/21 van de Europese Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving met betrekking tot schepen die gebruik maken van de havens in de Gemeenschap en varen in onder de jurisdictie van de lidstaten vallende wateren, van internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord (havenstaatcontrole)
- Richtlijn 2010/65 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens.

2.3 Nationale regelgeving: Wvvs en Wet milieubeheer

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 ter zake gesteld:

- Besluit voorkoming verontreiniging door schepen (Bvvs)
- Regeling voorkoming verontreiniging door schepen (Rvvs)
- Besluit havenontvangstvoorzieningen (Bhov)
- Regeling havenontvangstvoorzieningen (Rhov)
- Regeling inzake het scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen
- Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart
- Regeling meldingen en communicatie scheepvaart

Omtrent de inzameling en verwerking van afval worden tevens regels gesteld in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht en de Wet milieubeheer en daarop gebaseerde Amvb's en regelingen.

Het betreft:

- Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer
- Besluit inzamelen afvalstoffen
- Aanwijzingsbesluit instantie voor bijhouden lijst inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen
- Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke stoffen
- Landelijk afvalbeheerplan 3 2017 – 2029

Daarnaast is de volgende regelgeving nog van belang:

- Scheepvaartreglement territoriale zee
- Wet op de economische delicten.

2.4 Provinciale en lokale regelgeving

Tenslotte is er nog provinciale en lokale regelgeving die op dit onderwerp van toepassing is:

Provinciale Milieu Verordening Noord-Holland
Havenbeheersverordening Port of Den Helder.

2.5 Havenbeheersverordening

De havenbeheersverordening Port of Den Helder bevat 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 schepen 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 schepen in te zamelen en ter verdere verwerking aan te bieden.

HOOFDSTUK 3: TOEPASSINGSGEBIED

3.1 Beheersgebied

De haven van Den Helder is uniek vergeleken met andere havens in Nederland. De combinatie middelgrote haven en de splitsing tussen de civiele haven en de Defensiehaven bepalen het karakter en aanzicht van de haven.

In het kader van intensivering civiel-militaire samenwerking zullen vaker civiele schepen afmeren in de militaire haven.

Indien deze civiele schepen binnenkomen tbv Port of Den Helder (PoDH) zullen zij vallen onder de werking van het beheersgebied Port of Den Helder en derhalve ook onder de werking van het Havenafvalplan Port of Den Helder.

Den Helder wordt door de offshore als centrale uitvalsbasis gebruikt door zijn gunstige ligging tussen Noordzee, Waddenzee en het vaste land. Tevens is hier het Offshore Service & Logistics Centre gevestigd ten behoeve van de bevoorrading van de platforms in het Nederlands deel van het continentaal plat.

Den Helder is tevens een visserijhaven en heeft een doorstroom van binnenvaartschepen via het Noord-Hollands Kanaal naar Amsterdam.

Het Havenafvalplan Port of Den Helder is van toepassing in het beheersgebied van Port of Den Helder. Zie bijlage 1 voor een kaart van het beheersgebied van Port of Den Helder.

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 - Afgewerkte olie - Bilge water	Scheepsgebonden
	- Waswater olie - Ballastwater (uit ladingtanks)	Ladinggebonden
Marpol 73/78; annex II	- Waswater chemicaliën	Ladinggebonden
Marpol 73/78; annex IV	- Sanitair afval	Scheepsgebonden
Marpol 73/78; annex V	- Huisvuil - Klein gevaarlijk afval - Plastic	Scheepsgebonden
	- Ladinggebonden afval - Overig afval - Droge ladingrestanten	Ladinggebonden
Marpol 73/78; annex VI	- Ozon aantastende stoffen - Scrubber sludge	Scheepsgebonden
Ballastwater verdrag	- (On)behandeld ballastwater - Residu reinigingstank - 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, marinehulpschepen en 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 6a, 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.

De visserij activiteiten vallen wel onder het toepassingsgebied van dit plan, maar voor de visserijactiviteiten in de Nederlandse havens wordt door het SFAV² een apart Havenafvalstoffenplan (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 vooraanmelding, afgifte en betaling onevenredig bezwarend zijn.

De Wvvs kent dan ook de mogelijkheid om ontheffing van deze verplichtingen te krijgen op basis van artikel 35a. Een schip kan in aanmerking komen voor een ontheffing 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 er kunnen nadere voorwaarden aan worden verbonden.

3.4.2 Procedure voor het verkrijgen van ontheffing

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

Aanvraagformulieren (Port Waste Exemption) zijn te downloaden via de site van Inspectie Leefomgeving & Transport (www.ilent.nl)

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 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.

² Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij

Een ontheffing laat overigens onverlet het doen van een melding als bedoeld in de Algemene voorwaarden haven- en kadegelden Port of Den Helder en de Havenbeheersverordening Port of Den Helder, binnen het toepassingsgebied van het Hap.

3.5. Uitzonderingen

3.5.1 Inleiding

Op grond van artikel 12a, lid 7, Wvvs is de meldplicht (artikel 12a, eerste lid, Wvvs) niet van toepassing op pleziervaartuigen waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd en vissersvaartuigen. Daarnaast laat de havenbeheerder het heffen van een bijdrage achterwege als de exploitant voldoet aan de voorwaarden van artikel 9 van het Bhov. In het navolgende wordt ingegaan op de beide uitzonderingen.

3.5.2 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 voor inrichtingen milieubeheer (Barim) gehouden om voorzieningen voor de inzameling van scheepsafvalstoffen in te richten.

3.5.3 Vissersvaartuigen

Op grond van artikel 12c, lid 1 dient de kapitein van een schip dat een haven aandoet die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aan te wijzen schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen af te geven bij een havenontvangstvoorziening. Dit geldt ook voor vissersvaartuigen. Wanneer een vissersvaartuig buiten de SFAV-regeling afgeeft, is er wel een bijdrageplicht voor de afgifte van afval in het kader van het gestelde in deze Hap.

HOOFDSTUK 4: FINANCIERING & VERGOEDINGEN

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 schepen 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 per afvalstroom, de eigenschappen en de wijze van afgifte van het betreffende scheepsafval bepalen.

Wanneer de kapitein meer scheepsafval wil afgeven dan onder de indirecte financiering valt, 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 categorieën scheepsafvalstoffen en ladingresiduen die niet vallen onder het systeem van indirecte financiering.

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

VERDRAG	SOORT AFVAL	TYPE AFVAL	FINANCIERING	
			Indirect	Direct
Marpol 73/78; annex I	- Brandstofresten - Afgewerkte olie - Bilge water	Scheepsgebonden	X	
	- Waswater olie - Ballastwater (uit ladingtanks)	Ladinggebonden		X
Marpol 73/78; annex II	- Waswater chemicaliën	Ladinggebonden		X
Marpol 73/78; annex IV	- Sanitair afval	Scheepsgebonden		X
Marpol 73/78; annex V	- Huisvuil - Klein gevaarlijk afval - Plastic	Scheepsgebonden	X	
	- Ladinggebonden afval - Overig afval - Droge ladingrestanten	Ladinggebonden		X
Marpol 73/78; annex VI	- Ozon aantastende stoffen - Scrubber sludge	Scheepsgebonden		X
Ballastwater verdrag	- (On)behandeld ballastwater - Residu reinigingstank - Sediment ballasttank	Scheepsgebonden		X

De gelden die de havenbeheerder ontvangt als gevolg van de voornoemde bijdrage per schip worden gebruikt om de inzamelaars/houders van een 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 (zie § 4.2.2 van dit Hoofdstuk c.q. Algemene voorwaarden Haven- en Kadegelden NV Port of Den Helder).

Schepen die niet aanmeren in een haven vallende onder het beheersgebied van Den Helder, zijn geen bijdrage verschuldigd.

4.1.3 Betaling bijdrage

De havenbeheerder bepaalt de hoogte van de bijdrage voor het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval, naar rato van GT van het schip (zie § 4.2.1).

De havenbeheerder int de indirecte bijdrage (HAP-heffing) tegelijkertijd met het verschuldigde havengeld. De indirecte bijdrage wordt apart vermeld op de factuur haven- en kadegelden. Ter voldoening van de administratieve kosten, teneinde de administratieve kosten te dekken voor het in ontvangstnemen, controleren, verwerken en doorsturen van de melding afvalstoffen en het betalen van de vergoedingen, int de havenbeheerder naast de HAP-heffing, een toeslag van € 15,- per call per betalend schip.

Eventuele directe kosten die ontstaan wanneer de ondoener meer afval aanbiedt dan onder het indirecte financieringssysteem valt, dient rechtstreeks door de ondoener aan de houder van de Hov te worden betaald.

4.1.4 Verificatie en vergoeding aan inzamelaars/Hov

De houder van de Hov factureert de kosten voor de inzameling, opslag en verwerking van scheepsafvalstoffen aan de kapitein van het schip of diens vertegenwoordiger. Op de factuur brengt de houder van de aanwijzing het afgifrecht in mindering waar de kapitein van het schip recht op heeft.

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

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. Nadat de jaarlijkse accountantsverklaring van de houder van de Hov (zie § 5.2.3 en bijlage 6) is ontvangen en akkoord bevonden, worden de eerdere voorlopige betalingen definitief gemaakt.

De milieu hygiënische verificatie van inzameling, transport, tussenopslag en verwerking geschiedt door andere overheidsdiensten, zoals provincie Noord-Holland, Omgevingsdienst Noord-Holland Noord, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Nationale Politie en RWS.

4.2 Grondslagen van het systeem van indirecte financiering

4.2.1 Tarieven/afgifrecht

PoDH zal van ieder schip dat valt onder het systeem van indirecte financiering een HAP-heffing toevoegen op de factuur van de haven- en kadegelden.

Het tarief bestaat uit een vaste bijdrage per GT-klasse, zoals in onderstaande tabel is weergegeven.

Het schip verkrijgt na betaling van de bijdrage een afgifrecht na rato van het GT. Na betaling van de bijdrage ontstaat er een afgifrecht voor het schip. Voor de hoogte van het ontstane (maximum) afgifrecht zie onderstaande tabel³.

Differentiatie GT	Administratiekosten Havendienst	Indirecte bijdrage	Totaal heffing per call	Afgifrecht
< 1.000	€ 15,-	€ 50,-	€ 65,-	€ 50,-
1.000-2.999	€ 15,-	€ 100,-	€ 115,-	€ 100,-
3.000-6.000	€ 15,-	€ 160,-	€ 175,-	€ 160,-
> 6.000	€ 15,-	€ 235,-	€ 250,-	€ 235,-

Het (maximum) afgifrecht wordt door de inzamelaar zichtbaar in korting gebracht op de factuur aan het schip/de scheepsagent.

³ Tarieven 2019

Buiten het afgifte recht voor schepen vallen de kosten ten gevolge van:

- de afgifte van ladinggebonden afval;
- de inzameling van Annex IV, VI en Ballastwater;
- afwijkingen van de acceptatiecriteria van de inzamelaar (bijvoorbeeld vermenging van afval of overschrijding van maximum CZVⁱ in bilge /sludge)
- langere handlingtijd (pomptijd langsij) dan 30 minuten;
- afgifte buiten standaard servicetijden (standaard servicetijden ma. t/m za. van 8.00 -17.00 uur).

In onderstaande tabel wordt weergegeven welke afvalstoffen onder het systeem van indirecte financiering vallen:

GT	Annex I	Annex II	Annex IV	Annex V KGA	Annex V vuilnis
< 1.000	X	-	-	X	X
1.000-2.999	X	-	-	X	X
3.000-6.000	X	-	-	X	X
> 6.000	X	-	-	X	X

4.2.2 Schepen buiten het financieringsschema

Een bijdrage scheepsafvalstoffen wordt niet in rekening gebracht voor gebruikmaking van de haven van Den Helder 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.
- peilvaartuigen en baggervaartuigen welke werkzaam zijn in de haven van Den Helder
- vaartuigen die als tender schip werkzaam zijn ten behoeve van schepen die onder de kust van Den Helder werkzaam zijn.
- vaartuigen vallende in de GT-klasse 0 – 100 (vanaf 101 GT wordt in rekening gebracht), en die zelf afdoende maatregelen hebben getroffen voor de afgifte van de afvalstoffen en die niet vallen onder de werking van het Visserij havenafvalplan.
- havensleepboot, uitsluitend indien en voor zover deze wordt gebruikt in het kader van de normale assistentie van schepen bij het in- en uitvaren van de haven

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

De actuele tarieven en uitzonderingen zijn opgenomen in de “Algemene Voorwaarden haven- en kadegelden NV Port of Den Helder”.

4.3 Uitzonderingen

4.3.1 Havenafvalplan visserij (VisHap)

Ingevolge artikel 9, lid 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen heeft de havenbeheerder geen bijdrage bij de aanloop van een vissersvaartuig indien de exploitant van dat vaartuig aantoont dat hij een overeenkomst heeft gesloten met een bij ministeriële regeling aanwezen rechtspersoon die hem tegen betaling van een periodieke bijdrage het recht verleent scheepsafval (Annex I en Annex V-KGA) af te geven aan een havenontvangstvoorziening, ongeacht het aantal malen dat het schip gedurende die periode zijn haven aandoet.

Op grond van artikel 11 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen is de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV) aangewezen als rechtspersoon voor de visserijsector.

Het SFAV betaalt de kosten van de inzameling van Annex I en V KGA rechtstreeks aan de inzamelaar (100% indirecte financiering). Voor de inzameling van Annex V vuilnis wordt € 7,50 indirect, per aanloop/per vissersschip geheven. Hiervoor wordt verwezen naar het Visserij Havenafvalplan Den Helder (VisHap).

Eigenaren/vertegenwoordigers van vissersvaartuigen die **geen** SFAV-abonnement hebben, zullen bij iedere aanloop in de haven steeds een bijdrage verschuldigd zijn overeenkomstig het geldende tarief voor de betreffende GT-klasse zoals in dit plan is opgenomen (§ 4.2.1 Tarieven & afgifrecht).

HOOFDSTUK 5: HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN

5.1 Capaciteitsbehoefte

Aantal schepen en aanlopen

Onderstaande tabel geeft het aantal calls over de periode 2009 – 2018 weer.

Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Aantal zeeschepen	2268	2559	2627	2600	2763	2697	3482	1874	1768
Aantal visserijschepen	1135	1761	1847	1905	1999	2405	764	958	1221

Aantal afgiften

In de haven van Den Helder zijn de volgende afvalstoffen in de jaren 2010 tot en met 2018 ingezameld⁴:

Jaar	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Annex I (m3)	6.458	1.947	1.725	4.785	2.365	2.006	1.607	875	1.228
Annex IV (m3)	0,2	65	226	173	201	356	0	244	2
Annex V huisvuil (m3)	304	480	481	527	396	401	472	1439	416
Annex V KGA (m3)				104	94	93	107	109	72

5.2 Havenontvangstvoorzielingen

5.2.1 Algemeen

Per 1 augustus 2019 zijn er in de haven van Den Helder 4 bedrijven aangewezen als havenontvangstvoorziening voor de inzameling van scheepsafval, schadelijke stoffen en ladingresiduen. Een lijst van de aangewezen houders is opgenomen als bijlage 3 bij dit Hap.

De capaciteit is de afgelopen jaren voldoende gebleken voor het afgiftepatroon van de bezoekende schepen in de haven van Den Helder. In de afgelopen jaren zijn er geen meldingen/klachten ontvangen over de capaciteit van de havenontvangstvoorzielingen. Op dit moment zijn er voldoende havenontvangstvoorzielingen in de haven van Den Helder.

Een actueel overzicht van aangewezen inzamelbedrijven wordt bijgehouden op www.podh.eu en op de voor publiek toegankelijke internationale databank van IMO: gisis.imo.org.

5.2.2 Regels voor de Hov

Binnen het beheersgebied van Port of Den Helder dient een houder van een Hov op grond van de Havenbeheersverordening Port of Den Helder over een aanwijzing van Burgemeester en Wethouders te beschikken. Aan een dergelijke aanwijzing worden voorwaarden en voorschriften verbonden.

Uitgangspunt bij het toelaten van afvalinzamelaars in het beheersgebied van NV Port of Den Helder vormt het principe van vrije marktwerking.

⁴ bron S-formulieren

5.2.3 Overige vereisten

De houder van een Hov, die scheepsafval heeft ingezameld en die in aanmerking komt voor een vergoeding van PoDH, dient o.a. te voldoen aan de volgende financiële procedures en vereisten:

- * De houder van de aanwijzing factureert de kosten voor de inzameling, opslag en verwerking van scheepsafvalstoffen aan de kapitein van het schip of diens vertegenwoordiger. Op de factuur brengt de houder van de aanwijzing het afgiffterecht in mindering waar de kapitein van het schip recht op heeft.
- * Periodiek, doch minimaal eens per maand, factureert de houder van de aanwijzing aan de afdeling Finance van PoDH, via een verzamelfactuur de kosten die vallen onder het afgiffterecht. Uiterlijk 15 dagen na afloop van de kalendermaand dient de factuur en het onderliggende stuk/document in het bezit te zijn bij PoDH.
Bij de verzamelfactuur worden alle kopiefacturen van inzameling, opslag en verwerking van scheepsafval, schadelijke stoffen en restanten van schadelijke stoffen gevoegd uit die periode.
- * Binnen vijf maanden na afloop van ieder kalenderjaar overlegt de houder van de aanwijzing aan PoDH een accountantsverklaring van het afgelopen kalenderjaar. Deze accountantsverklaring volgt de leidraad "Leidraad accountantsverklaring Havenafvalplan Port of Den Helder" (zie bijlage 6).

Bescheiden zoals hierboven bedoeld worden opgestuurd naar: NV Port of Den Helder, afdeling Finance, Postbus 4058, 1780 HB Den Helder.

Voorts gelden voorschriften en bepalingen opgenomen in de Havenbeheersverordening Port of Den Helder en in de betreffende aanwijzing van de Hov.

5.3 Green Deal Scheepsafvalstoffen

Daarnaast zullen in nieuw af te geven of verlengde aanwijzingen verdergaande kwaliteitscriteria worden opgenomen inzake scheiding en verwerking van ingenomen scheepsafvalstoffen (met name kunststof en plastic). Deze aanvullende eisen vloeien onder meer voort uit de Green Deal Scheepsafvalketen van 10 september 2014, welke mede onderschreven is door NV Port of Den Helder.

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

In bijlage 7 is de integrale tekst van de Green Deal Scheepsafvalstoffen opgenomen.

5.4. Transport, tussenopslag en verwerking

Nadat de houder van een 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 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.

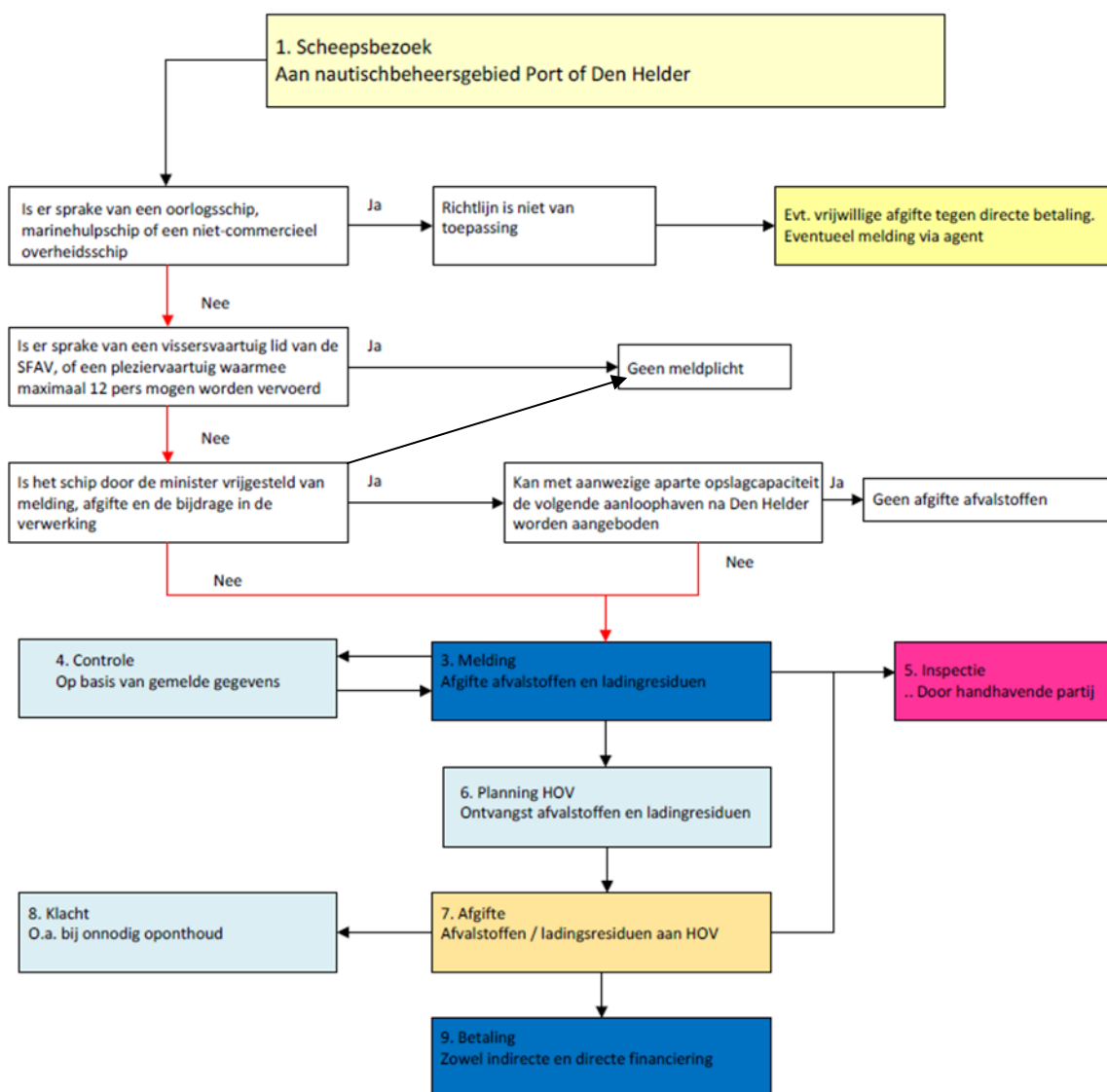
HOOFDSTUK 6: Meldingen, Afgifte en Inzameling

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 maart 2001 inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheersysteem en milieu-auditsysteem.

6.2 (Voor)aanmeldingen

De kapitein van het schip dat de haven wenst aan te lopen kan aan de hand van het volgende schemavaststellen of het vaartuig onder de meldverplichting (artikel 12a Wvvs) 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 (zgn. Waste melding).

6.2.1 Inhoud afgiftemelding: vooraanmelding

In de Rhov staat beschreven waaraan een melding inhoudelijk moet voldoen. Het meldformulier (zgn. waste-formulier) is opgenomen in bijlage 2 van dit Hap.

In het beheersgebied dient de melding plaats te vinden via de ter beschikking staande meldapplicatie. Zie hiervoor onder "Procedure melden".

6.2.2 Meldingstermijn

Met betrekking tot de (voor)aanmelding van de aanwezige scheepsafvalstoffen gelden de volgende meldtermijnen (artikel 12a Wvvs):

- 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 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 het Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart.

6.2.3 Procedure melden

Het melden aan de havenbeheerder kan alleen op elektronische wijze. Het elektronisch melden kan alleen door tussenkomst van de scheepsagent in Den Helder via het havenmanagementsysteem "Portaal" van PoDH. 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 formulier kan door de agent worden ingelezen in "Portaal" en worden aangevuld met lokale gegevens (naam inzamelaar, afgifte locatie, etc.). Vervolgens kan de melding door de agent elektronisch via "Portaal" aan de havenbeheerder worden verstuurd.

6.2.4 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.

6.2.5 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 PoDH 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.

Naast de verplichte afgifte kan de kapitein van een schip uiteraard ook besluiten om vrijwillig af te geven.

6.3.1 Scheepsafvalstoffen

Om te voorkomen dat er afval ongewenst geloosd of gedumpt wordt, geeft de EU richtlijn 2000/59 aan dat 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 IL&T/Scheepvaart heeft hiertoe vuistregels ontwikkeld.

Volgende haven	Annex I (machinekamer)	Annex IV	Annex V
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

Daarnaast worden in Richtlijn EC 2016/C 115/05 richtsnoeren gegeven over o.a. de definitie "voldoende opslagcapaciteit".

Indien de kapitein besluit scheepsafval af te geven, is dit aangegeven in de vooraanmelding. De inzamelaar wordt hiervan door de scheepsagent op de hoogte gebracht. De planning van de inzamelactiviteiten wordt afgestemd tussen de scheepsagent van het schip en de betrokken inzamelaar.

6.3.2 Ladingresiduen

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

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

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. Eenzelfde 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 schip 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 die voor de scheepsafvalstoffen.

NB. Port of Den Helder is in de Rhov niet aangewezen als haven die havenontvangstvoorzieningen moet hebben voor de afgifte van Annex II.

Hoofdstuk 7: KLACHTENPROCEDURE

7.1 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.

De klachtenprocedure wordt omschreven in het Besluit Havenontvangstvoorzieningen, artikel 8 Melding tekortkomingen en klachtenprocedure.

7.1.1 Melding

Een klacht met betrekking tot een vermeende tekortkoming bij een Hov kan worden ingediend bij PoDH.

Het daarvoor vastgestelde meldingsformulier is terug te vinden in de Regeling havenontvangstvoorzieningen, Bijlage II (bijlage 5 van dit plan).

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.

7.1.2 Behandeling

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.

De havenbeheerder stuurt een afschrift van zowel de melding als de afhandeling van de melding aan de Inspecteur-generaal van het ministerie van Infrastructuur & Waterstaat.

HOOFDSTUK 8: TOEZICHT EN HANDHAVING

8.1 Toezicht en handhaving

Het toezicht op de naleving van de Wvvs is in artikel 14 van de Wvvs opgedragen aan de ambtenaren van Inspectie Leefomgeving & Transport / Scheepvaart (ILT/Scheepvaart) voor het afgevend schip.

De havenbeheerder voert toezichthoudende taken uit op basis van de havenbeheersverordening. Daarnaast zal de havenbeheerder 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 Inspectie Leefomgeving & Transport / Milieu (ILT/Milieu) ziet toe op de naleving van de milieuwetgeving voor de inzamelaars met mobiele inzamelfaciliteiten (vrachtwagens en barges).

De provincies, c.q. Omgevingsdienst, zijn verantwoordelijk voor het toezicht op afvalverwerkingsinstallaties en stationaire inzamelfaciliteiten.

HOODSTUK 9: RAPPORTAGE

9.1 Rapportageverplichtingen

Op grond van artikel 5 en 6 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen gelden er voor zowel de houder van een havenontvangstvoorziening als voor de havenbeheerder rapportageverplichtingen.

9.1.1 Houder havenontvangstvoorziening

De houder van een Hov moet op grond van artikel 5 Rhov **binnen een maand na afloop van ieder kwartaal** aan de havenbeheerder de volgende gegevens over het desbetreffende kwartaal melden:

- a. de som van alle kosten, gemoeid met de inzameling, opslag en verwerking van scheepsafval;
- b. de totale hoeveelheid ingezameld, opgeslagen en verwerkt scheepsafval;
- c. de totale hoeveelheid ingezameld, opgeslagen en verwerkte overige schadelijke stoffen en restanten van schadelijke stoffen.

De gegevens gevraagd onder a, b en c moeten per Annex (Annex I, IV en V) opgesplitst zijn, waarbij Annex V uitgesplitst moet zijn in Annex V-huisvuil, Annex V-KGA en Annex V-plastic.

9.1.2 Havenbeheerder

Op grond van artikel 6 van de Rhov verzorgen de havenbeheerders **jaarlijks** (binnen twee maanden na afloop van ieder kalenderjaar) een rapportage aan de Minister van Infrastructuur & Waterstaat en ILT/Scheepvaart met daarin per haven een overzicht van:

- de som van de geheven bijdragen;
- de som van de kosten gemoeid 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 dient de minister op verzoek te 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.

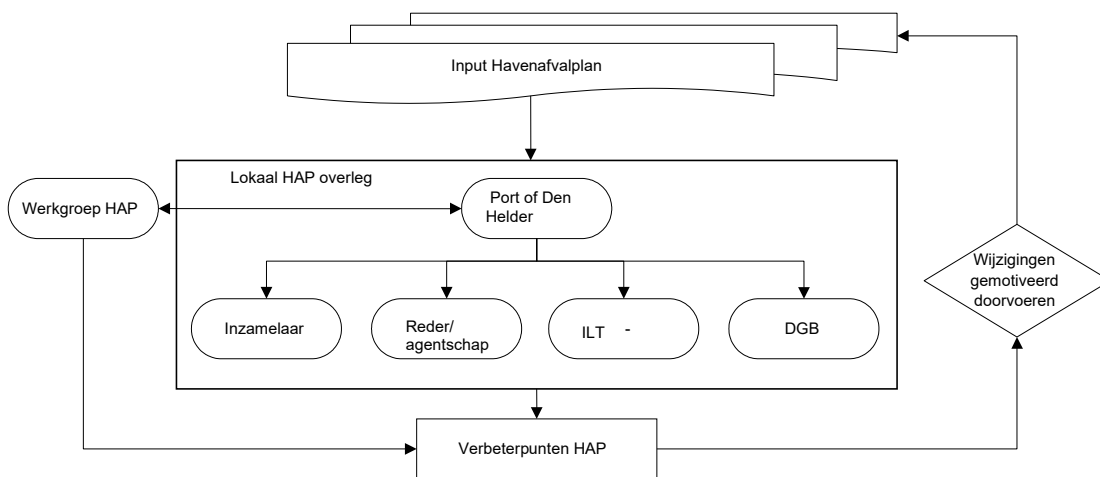
HOOFDSTUK10: ORGANISATIE EN COMMUNICATIE

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 & Waterstaat wordt jaarlijks een klankbord overleg georganiseerd voor relevante partijen in Nederland. De regionale havenbeheerders worden hiervoor uitgenodigd en zijn aanwezig om een bijdrage te kunnen geven in dit overleg voor specifieke regionale ontwikkelingen.

Ook in regionaal verband (Noordelijke Zeehavens: Groningen Seaports, Port of Harlingen en Port of Den Helder) vindt er regulier overleg en afstemming plaats over de havenafvalplannen in een werkgroep. Daarnaast vindt er ook regelmatig bilateraal overleg plaats met o.a. inzamelaars en agentschappen.



10.2 Operationele uitvoering van het Hap

De havenbeheerder is verantwoordelijk voor de uitvoering van het Hap in de door hem beheerde haven.

10.3 Communicatie

Het Haven afvalplan Port of Den Helder 2019 en de tarieven zijn terug te vinden op en te downloaden via www.podh.eu onder het kopje "Scheepvaart"

BIJLAGEN

Bijlage 2: Meldformulier / Waste formulier



Waste declaration

page xx of xx

Vessel Details										
Vessel name						CRN				
IMO number						Voyage				
Call Sign						Client Ref			Flag	
Engine Capacity (kW)						Nbr. of Crew			Nbr of passengers	
Gross Tonnage						ETA			ETD	
Last Port of Call						Next Port of Call			State	

Waste details										
Type of Waste										
	Specifications	Amount of waste to be delivered	Name of collector	Anticipated berth of discharge	Date of anticipated discharge	Maximum dedicated storage capacity (cbm)	Port at which remaining waste will be delivered	Last port where waste was delivered	Date when waste was delivered	Amount of waste to be generated between notification and next port of call
1. Engine Room (Marpol Annex I)										
Sludge										
Bilge Water										
Used Engine Oil										
2. Accommodation (Marpol Annex IV and V)										
Sewage										
Plastic										
Food Waste										
Domestic										
1. Packed dangerous waste										
Packed dang. w aste specification										
2. Packed dangerous waste										
Packed dang. w aste specification										
3. Packed dangerous waste										
Packed dang. w aste specification										
3. Cargo Area (Marpol I and II)										
Dirty Ballast Water										
1. Oily tank washings										
2. Oily tank washings										
3. Oily tank washings										
1. Tank washing noxious										
2. Tank washing noxious										
3. Tank washing noxious										
Dry Cargo residue										
Cargo associated waste										

Bijlage 3: Lijst met aangewezen Havenontvangstvoorzieningen**Lijst van inzamelaars en beschikbare middelen in het havengebied Den Helder**

Naam Inzamelaar	HOV-aanwijzing geldig tot	Stoffen Marpol	Ontvangstvoorzieningen
International Slop Disposal bv Torontostraat 20 3197 KN Botlek – Rotterdam 0223 – 632 177	7 september 2024	Annex I Annex II Annex IV Annex V Annex VI	vrachtwagens barge
Bek & Verburg BV Montrealweg 10 3197 KH Botlek – Rotterdam 0223 – 633 118	1 februari 2025	Annex V Annex V-huisvuil Annex V-KGA	vrachtwagens
GP Groot BV Boekelerdijk 13A 1812 LV Alkmaar 088 – 472 00 00	5 februari 2022	Annex V-huisvuil, Annex V-KGA	vrachtwagens
Marpol Services BV Trawlerkade 53 1976 CB IJmuiden 0255 – 525 051 info@marpolservices.nl	7 september 2024	Annex I Annex II Annex IV Annex V Annex VI	tankwagen vrachtwagen

* Een actuele lijst van inzamelaars vindt u op www.podh.eu

Toelichting op schadelijke stoffen:

Schadelijke stoffen volgens de Wvvs en het Besluit aanwijzing schadelijke stoffen:

Annex I

Olierestanten en oliehoudende mengsels, als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder a tot en met c, van het Bvvs

Annex II

Restanten of mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten, zoals bedoeld bij of krachtens het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke stoffen

Annex V

Vuilnis, als bedoeld in artikel 1, onder a, van het Besluit voorkoming verontreiniging door vuilnis van schepen

1b

De vaste stoffen genoemd in de Code of Safe Practice for Solid Bulk Cargoes van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) (het Besluit aanwijzing schadelijke stoffen, artikel 1, onder b)

Bijlage 4: Afgifteformulier

Ontvangstmelding van de overdracht van scheepsafvalstoffen Reception form of the discharge of waste from ships

(Formulier S1)
 Vergunninghouder: dit formulier zenden aan
 het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen, Postbus 241, 3440 AE Woerden.
 Het formulier inzenden binnen gedurende de termijn die is bepaald in de
 Provinciale Milieuvordering van uw provincie.

1. Afvalstroomnummer File number						
2. Naam afgevend schip Name of discharging vessel						
Vlag Flag					Draagvermogen in tonnen Tons deadweight	Tankschip <input type="checkbox"/> Tank vessel
Naam scheepsagent/reder Name shipping agent/owner						
Postcode/adres Area code/address						
Zeeschip Lloyd's Registratienummer/Brandmerk Seavessel Lloyd's Register number/Ship's registration nr.		<input type="checkbox"/>				
Binnenvaartschip Scheepsnummer/Brandmerk Inland craft Ship's registration nr.		<input type="checkbox"/>				
3. Code	Naam van het afval Name of the waste	Hoeveelheid Quantity	Vlampunt Flashpoint	Componenten Components	% %	Verwijderingswijze Removal option
		m ³	°C			
		m ³	°C			
		m ³	°C			
		m ³	°C			
		m ³	°C			
Totaal Total		m ³	°C			

4a. Datum van afgifte (j/m/d) Date of discharge (y/m/d)				4b. Gemeente/ligplaats Municipality/berth		
5. Ontvangstmiddel Means of reception	1. Lichter Barge	<input type="checkbox"/>	Naam Name			
	2. Tankauto Tanktruck	<input type="checkbox"/>		Kenteken License nr.		
	3. Waltank Shoretank	<input type="checkbox"/>		Tanknummer Tanknumber		
	4. Ketelwagon Tankwagon	<input type="checkbox"/>		Waggenummer Wagonnumber		
	5. Overig Remaining	<input type="checkbox"/>				
6. Naam van het ontvangende bedrijf Name of the receiving company						
Postcode/adres Area code/Address						
7. Naam en adres van de bestemming van het afval Name and address of the destination of the waste						
8. Handtekening ontvanger Signature receiver			9. Handtekening afgever Signature discharger			
Naam Name			Naam Name			
Functie Occupation			Rang Rank			

Deze melding is in overeenstemming met voorschriften uit de Wet milieubeheer, de Wet voorkoming verontreiniging door schepen, de Provinciale Milieuvordering en de aanschrijving van de Staatssecretaris van Financiën van 29-1-1982, nr. 281.21539 en de vigerende havenverordening.
Distributie: S1-Landelijk Meldpunt Afvalstoffen, S2-Havenmeester, S3-Afgevend schip, S4-Ontvanger van het afval.
 Distribution: S1 Landelijk Meldpunt Afvalstoffen, S2-Harbourmaster, S3-Discharging vessel, S4-receiver.

versie 1.1 Art. 2397 - Uitgave **bva** Beaufortvarendes www.bvabv.nl - Tel. 070-306 67 66

*Inzending zwart/blauw

**Bijlage 5: Formulier voor de melding van ontoereikendheid van havenontvangstvoorziening
(Regeling havenontvangstvoorzieningen Bijlage II):**

Aan de havenbeheerder van:

(naam van de
haven)

1. Gegevens betreffende het schip

Naam van het schip:

Eigenaar of exploitant van het schip:

Kenletters of -cijfers:

IMO nummer:

Bruto-inhoud in registertonnen:

Haven van registratie:

Scheepstype:	olietanker	chemicaliëntanker	ferry
	Passagiersschip	vrachtschip	bulkcarrier
	ander type (specificeren)		

2. Gegevens betreffende de haven

Land:

Haven of havengebied:

Kade, pier, ligplaats of ankerplaats:

Exploitant van de havenontvangstvoorziening (indien bekend):

Datum van aankomst:

Datum van het voorval:

Datum van vertrek:

3. Aard en geschatte hoeveelheid aangeboden scheepsafval

3.1 Olie (Marpol Annex I)

Type oliehoudend scheepsafval:

Bilgewater	m ³
Sludge afkomstig van de brandstofzuiveringsinstallatie	m ³
Schilfers en slops afkomstig van gereinigde tanks	m ³
Vervuild ballastwater	m ³
Tankwaswater	m ³
Ander scheepsafval (specificeren)	m ³
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?	Ja/Nee

Kosten:

3.2 In bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Marpol Annex II)

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

Categorie A stof	m ³
Categorie B stof	m ³
Categorie C stof	m ³
Andere stof (specificeren)	m ³
De stof wordt aangemerkt als: (aankruisen)	stollend of stof met een hoge viscositeit

Gangbare benaming van de vervoerde schadelijke vloeistof:

Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar? Ja/Nee

Kosten:

3.3 Vuilnis (Marpol Annex V)

Type vuilnis

Plastic m³

Stuw hout en verpakkingsmateriaal dat blijft drijven m³

Vermalen resten van papier, lommen, glas, metalen, flessen, aardewerk, etc. m³

Papier, lommen, glas, metalen, flessen, aardewerk, etc. m³

Voedselresten m³

Asresten uit de verbrandingsinstallatie m³

Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar? Ja/Nee

Kosten:

3.4 Overige afvalstoffen

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

5. Ontoereikendheid van de havenontvangstvoorziening

5.1 Opmerkingen over de ontoereikendheid

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

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

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

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

6. Aanvullende opmerkingen

7. Handtekening van de kapitein of diens vertegenwoordiger

Datum

APPENDIX 1

FORMAT FOR REPORTING ALLEGED INADEQUACIES OF PORT
RECEPTION FACILITIES¹

The master of a ship having encountered difficulties in discharging waste to reception facilities should forward the information below, together with any supporting documentation, to the Administration of the flag State and, if possible, to the competent Authorities in the port State. The flag State shall notify IMO and the port State of the occurrence. The port State should consider the report and respond appropriately informing IMO and the reporting flag State of the outcome of its investigation.

1 SHIP'S PARTICULARS

- 1.1 Name of ship: _____
- 1.2 Owner or operator: _____
- 1.3 Distinctive number or letters: _____
- 1.4 IMO Number²: _____
- 1.5 Gross tonnage: _____
- 1.6 Port of registry: _____
- 1.7 Flag State³: _____
- 1.8 Type of ship:
- | | | |
|---|--|--|
| <input type="checkbox"/> Oil tanker | <input type="checkbox"/> Chemical tanker | <input type="checkbox"/> Bulk carrier |
| <input type="checkbox"/> Other cargo ship | <input type="checkbox"/> Passenger ship | <input type="checkbox"/> Other (specify) _____ |

2 PORT PARTICULARS

- 2.1 Country: _____
- 2.2 Name of port or area: _____
- 2.3 Location/terminal name: _____
(e.g. berth/terminal/jetty)
- 2.4 Name of company operating
the reception facility (if applicable): _____
- 2.5 Type of port operation:
- | | | |
|--|---------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> Unloading port | <input type="checkbox"/> Loading port | <input type="checkbox"/> Shipyard |
| <input type="checkbox"/> Other (specify) _____ | | |
- 2.6 Date of arrival: ___/___/___ (dd/mm/yyyy)
- 2.7 Date of occurrence: ___/___/___ (dd/mm/yyyy)
- 2.8 Date of departure: ___/___/___ (dd/mm/yyyy)

¹ This format was approved by MEPC 53.

² In accordance with the *IMO ship identification number scheme*, adopted by the Organization by Assembly resolution A.1117(30).

³ The name of the State whose flag the ship is entitled to fly.

3 INADEQUACY OF FACILITIES

3.1 Type and amount of wastes/residues for which the port reception facility was inadequate and nature of problems encountered

Type of wastes/residues	Amount for discharge (m ³)	Amount not accepted (m ³)	Problems encountered Indicate the problems encountered by using one or more of the following code letters, as appropriate. A No facility available B Undue delay C Use of facility technically not possible D Inconvenient location E Ships had to shift berth involving delay/cost F Unreasonable charges for use of facilities G Other (please specify in paragraph 3.2)
MARPOL Annex I - related			
Oily bilge water			
Oily residues (sludge)			
Oily tank washings (slops)			
Dirty ballast water			
Scale and sludge from tank cleaning			
Other (please specify)			
MARPOL Annex II – related			
Category of NLS ⁴ residue/water mixture for discharge to facility from tank washings:			
Category X substance			
Category Y substance			
Category Z substance			
MARPOL Annex IV – related			
Sewage			
MARPOL Annex V – related			
A. Plastics			
B. Food wastes			
C. Domestic wastes			
D. Cooking oil			
E. Incinerator ashes			
F. Operational wastes			
G. Animal carcasses			
H. Fishing gear			
I. E-waste			
J. Cargo residues (non-HME) ⁵			
K. Cargo residues (HME) ⁵			
MARPOL Annex VI – related			
Ozone-depleting substances and equipment containing such substances			
Exhaust gas-cleaning residues			

⁴ Indicate, in paragraph 3.2, the proper shipping name of the NLS involved and whether the substance is designated as "solidifying" or "high viscosity" as per MARPOL Annex II, regulation 1, paragraphs 15.1 and 17.1 respectively.

⁵ Indicate the proper shipping name of the dry cargo.

3.2 Additional information with regard to the problems identified in the above table.

3.3 Did you discuss these problems or report them to the port reception facility?

Yes No

If Yes, with whom (please specify)

If Yes, what was the response of the port reception facility to your concerns?

3.4 Did you give prior notification (in accordance with relevant port requirements) about the ship's requirements for reception facilities?

Yes No Not applicable

If Yes, did you receive confirmation on the availability of reception facilities on arrival?

Yes No

4 ADDITIONAL REMARKS/COMMENTS

Master's signature

Date: __/__/____ (dd/mm/yyyy)

Bijlage 6: Leidraad accountantsverklaring

Deze leidraad accountantsverklaring behoort bij het Havenafvalplan Port of Den Helder.
Rapportage 01-01-20.. tot en met 31-12-20..

In hoeveelheden

Afvalsoort	Ingekomen scheepsafval hoeveelheid	eenheid	Ingekomen (restanten van) schadelijke stoffen hoeveelheid	eenheid
Annex I		m ³		m ³
Annex II		m ³		m ³
Annex IV		m ³		m ³
Annex V huisvuil		m ³		m ³
Annex V KGA		m ³		m ³
Annex V plastic		m ³		m ³

In hoeveelheden

Afvalsoort	Uitgegaan scheepsafval hoeveelheid	eenheid	Uitgegaan (restanten van) schadelijke stoffen hoeveelheid	eenheid
Annex I		m ³		m ³
Annex II		m ³		m ³
Annex IV		m ³		m ³
Annex V huisvuil		m ³		m ³
Annex V KGA		m ³		m ³
Annex V plastic		m ³		m ³

Toelichting: De gegevens betreffen cijfers van afvalstoffen afkomstig van zeeschepen. De inkomende cijfers zijn op basis van de S-formulieren en de uitgaande op basis van de verklaring(en) van verwerking.

Onder scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen worden die stoffen verstaan zoals bedoeld in de Wet voorkoming verontreiniging door schepen.

In euro's

Afvalsoort	In rekening gebrachte totale kosten voor scheepsafval aan zeeschepen en Port of Den Helder	Betaalde verwerkingskosten voor scheepsafval aan erkend verwerker
Annex I		
Annex V		

Gezien en akkoord bevonden door de accountant.

Plaats :

Datum :

Ondertekening :



C-166 Green Deal Scheepsafvalketen

Partijen

Rijksoverheid

1. De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp;
2. 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: I&M;
3. 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

4. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V., ten deze vertegenwoordigd door de statutaire bestuurder, de heer R. Paul;
5. De Havenmeester van Rotterdam, de heer R.J. de Vries;
6. Het Havenbedrijf Amsterdam N.V., ten deze vertegenwoordigd door de statutaire bestuurder, mevrouw D. Meijer;
7. De Havenmeester van Amsterdam, mevrouw A.M.C. van Oosten;
8. Groningen Seaports, vertegenwoordigd door haar directeur de heer H.D. Post;
9. Port of Den Helder, vertegenwoordigd door haar directeur de heer P.H. Kolff;
10. Zeeland Seaports, vertegenwoordigd door haar CFO de heer G.H.A. Suy;

Samen hierna te noemen: Havenbedrijven;

Overige organisaties

11. Vereniging van Ondernemingen in de Milieudienstverlening ten behoeve van de Scheepvaart, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer D. van Mullem, hierna te noemen VOMS;
12. Bek & Verburg B.V., vertegenwoordigd door haar financieel manager de heer B.K.J. Baas;
13. Martens Havenontvangstinstallatie B.V., vertegenwoordigd door haar directeur de heer J.S.G. Hoondert;
14. Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, vertegenwoordigd door haar voorzitter mevrouw T. Netelenbos, hierna te noemen KVRN;
15. Nederlandse Vereniging van Scheepsleveranciers, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer D.J. Cupido, hierna te noemen NVVS;
16. 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)¹, 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 verminderen².
- 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, blijkend uit de verdubbeling van de afgifte van scheepsafval in de Nederlandse zeehavens in de afgelopen jaren.
- Wet- en regelgeving voortvloeiend uit het MARPOL-Verdrag³ van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en Richtlijn 2000/59/EC betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen 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 én 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.

¹ 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).

² Ministerie I&M (2012). Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2012-2020, Deel I.

³ 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 uitgewerkt moeten worden langs de lijnen van ISO-norm 21070⁴ 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 afgevende schepen plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 levert 75% van de afgevende schepen van KVNRL-leden plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 wordt gescheiden aangeleverd plastic ook gescheiden ingezameld door de VOMS-leden, wordt 100% van het door de VOMS-leden ingezamelde schone plastic afval gerecycled of tot brandstof verwerkt en wordt zoveel mogelijk het gemengd aangeleverd afval nagesorteerd en gerecycled.

⁴ ISO-norm 21070 Management and handling of shipboard garbage.



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 lozings, conform bijlage V van het MARPOL-verdrag⁵. 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 risico-criteria 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 I&M agenderen deze maatregel bij de Vlaamse havens en overheid met het oog op mogelijke gezamenlijke invoering.
- 3.3.2 SDN voert in samenwerking met de KVNR en I&M 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.

⁵ Bijlage V (voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen) van het MARPOL-Verdrag.



Havenbedrijven en I&M 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 I&M brengt de mogelijkheid van fiscale stimulering (VAMIL/MIA) van pyrolyse- en recycling-installaties actief onder de aandacht bij investeerders.
- 3.3.8 I&M monitort vanaf 2016 de landelijke afgifte van gescheiden kunststof scheepsafval en de mate waarin dit gerecycled wordt op basis van opgaven van de havenbedrijven. I&M 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 I&M 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 I&M 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 I&M indien mogelijk het Nederlands Voorzitterschap van de EU in het eerste halfjaar van 2016 benutten. Tenslotte is Nederland voornemens om, conform de procedures in IMO, een document in te dienen over de gevolgte aanpak.
- 3.3.10 SDN zal de best practices voor afvalmanagement aan boord en in de haven, zoals in de Green Deal beschreven, delen met haar collega NGO's in Europa en met de internationale partners binnen de Clean Shipping Coalition (observer bij de IMO). SDN zal zich inspannen om ervaringen en resultaten te presenteren tijdens een vergadering van het Marine Environment Protection Committee (MEPC) van IMO.

Artikel 3.4 Harmonisering scheepsafval procedures in havens

- 3.4.1 Havenbedrijven, voeren uiterlijk per 1 januari 2016 een gemeenschappelijk financierings-systeem 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 financierings-systeem.
- 3.4.2 I&M zet zich in OSPAR verband actief in voor uitbreiding van het aantal deelnemende havens aan een gemeenschappelijke financierings-systeem. I&M organiseert hiertoe zo mogelijk met de Vlaamse overheid, in 2015 een workshop met OSPAR-verdragspartijen en havenbedrijven.



- 3.4.3 I&M spant zich, in EU-, OSPAR- en bilateraal verband, in voor verdergaande harmonisatie van de implementatie van de financierings- en handhavingsbepalingen in Richtlijn 2000/59/EC (Havenontvangstvoorzieningen). I&M 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 I&M.

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 I&M. 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 in tweevoud ondertekend te Den Haag
op 10 september 2014.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen

De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,
J. Thunnissen



Chief Operating Officer Havenbedrijf Rotterdam N.V.,
R. Paul

De Havenmeester van Rotterdam,
R.J. de Vries

De President-directeur Havenbedrijf Amsterdam N.V.,
D. Meijer

De Havenmeester van Amsterdam,
A.M.C. van Oosten

De Directeur Groningen Seaports,
H.D. Post

De Directeur Port of Den Helder,
P.H. Koff

De Chief Financial Officer Zeeland Seaports,
G.H.A. Suy