

2017

Havenafvalplan Groningen Seaports



Groningen Seaports

01-01-2017

Inhoud

Documentbeheer	3
Voorwoord	4
1 Inleiding	5
1.1 Verplichting	5
1.2 Instrumenten	5
1.3 Vaststelling	6
1.4 Afstemming Noordelijke zeehavens	7
1.5 Evaluatie, kwaliteitsborging en distributie	7
1.6 Overleg HAP	8
2 Toepassingsgebied	9
2.1 Algemene gebiedsinformatie	9
2.2 Deelgebieden	10
2.3 Lokaal registratiepunt / bereikbaarheid / verantwoordelijk functionaris	11
2.4 Schepen	11
2.5 Indeling afvalstoffen	12
2.6 Afgifte patroon	13
3 Melding & Registratie	13
3.1 Meldingen	13
3.2 Procedure vooraanmelden	14
3.3 Procedure operationele meldingen	15
3.4 Procedure afgifte melding	15
3.5 Registratie scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen	16
3.6 Verantwoordelijkheden melding en registratie	16
3.6.1 Verantwoordelijkheden schip	17
3.6.2 Verantwoordelijkheden inzamelaar	17
3.6.3 Verantwoordelijkheden Nautisch Service Centrum	17
4 Afgifte, inzamelen en verwerken	18
4.1 Procedure afgifte en inzameling	18
4.1.1 Onnodig oponthoud	18
4.2 Procedure afgifte scheepsafvalstoffen en (restanten) van schadelijke stoffen	19
4.2.1 Verantwoordelijkheden ontdoener en inzamelaar	19
4.2.2 Verantwoordelijkheden schip	19
4.2.3 Verantwoordelijkheden inzamelaar	20
4.2.4 Verantwoordelijkheden havenbeheerder	20
4.2.5 Verantwoordelijkheden Nautisch Service Centrum	21
4.3 Verwerking	21
4.3.1 Procedure verwerking scheepsafval	21
4.3.2 Verantwoordelijkheden inzamelaar	21
4.3.3 Verantwoordelijkheden verwerker	22
5 Capaciteit en financiering	23
5.1 Achtergrond en doelstelling	23
5.1.1 Aantallen schepen	23
5.1.2 Raming Afgifte scheepsafvalstoffen	24
5.1.3 Beoordeling huidige capaciteit met verwachte behoefte	25

5.2	Financiering	25
5.2.1	Algemeen	25
5.2.2	Verantwoordelijkheden schip	26
5.2.3	Verantwoordelijkheden havenbeheerder	26
5.2.4	GT categorieën differentiatie	27
5.2.5	Wijze van facturering	27
5.3	Administratie kosten	29
5.4	Tarieven	29
6	Vrijstelling, ontheffing en afzien van afgifte	30
6.1	Vrijstelling	30
6.2	Ontheffing	30
6.3	Afzien van afgifte	31
7	Melding tekortkomingen en klachtenprocedure	32
7.1	Melden klachten en tekortkomingen.....	32
7.2	Procedure klachten en tekortkomingen.....	33
7.3	Afhandeling.....	33
7.4	Afsluiting	34
8	Handhaving	35
9	Havenafvalplan visserij (VisHAP)	35
10	Bijlagen	36
10.1	Bijlage 1: Afkortingen	36
10.2	Bijlage 3 Overzichtskaarten beheersgebied Delfzijl/Eemshaven	39
10.3	Bijlage 4: Wettelijk kader	41
10.3.1	Internationale regelgeving	41
10.3.2	Europese regelgeving	41
10.3.3	Nationale regelgeving	41
10.3.4	Provinciale en lokale regelgeving	42
10.4	Bijlage 5: Meldingsformulier	43
10.5	Bijlage 6: Formulier klachten en tekortkomingen	44
10.6	Bijlage 7: Afgifteformulier (S-formulier).....	46
10.7	Bijlage 8: Lijst Inzamelaars en capaciteit	47
	Figuur 1: Werkgroep HAP	7
	Figuur 2: Stuurgroep HOV	8
	Figuur 3: De havens te Delfzijl.....	10
	Figuur 4: De Eemshaven.....	10
	Procedure 1: Goedkeuring HAP	7
	Procedure 2: Overleg Havenafvalplan	8
	Procedure 3: Overzicht van de meldingen	14
	Procedure 4: Vooraanmelding aan NSC	15
	procedure 5: Afgiftemelding.....	16
	Procedure 6: Afgifte en inzameling	18
	Procedure 7: Klachten en tekortkomingen.....	33

Tabel 1: Overzicht bezoekende schepen.....	12
Tabel 2: Indeling afvalstoffen.....	12
Tabel 3: Afgifte Annex I, II, IV en V zeevaart overeenkomstig de rapportage aan het ministerie.....	13
Tabel 4: Samenwerking ter voorkoming onnodig oponthoud	19
Tabel 5: Standaard afmetingen flenzen voor aansluitingen voor afgifte	20
Tabel 6: Opdeling zeeschepen naar GT klassen (peiljaar 2003).....	23
Tabel 7: Indicatieve scheepsgegevens per GT klasse	27
Tabel 8: Af te geven afvalstoffen onder systeem van indirecte financiering.....	28
Tabel 9: Af te geven afvalstoffen en afgifte recht	28
Tabel 10: Tarieven Indirecte Financiering 2017	29

Documentbeheer

Onderwerp	Havenafvalplan Groningen Seaports
Documentsnaam	Havenafvalplan Groningen Seaports
Creatiedatum (herziening)	13 september 2016
Auteur	G.J. Reinders
Oorspronkelijk document	Havenafvalplan Groningen Seaports

Versie	Status	Datum	Omschrijving	Commentaar
0.1	concept	13-09-16	1 ^e concept	Herschrijven GJR
0.2	concept	27-09-16	2 ^e concept	Aanpassingen GJR
0.3	concept	01-12-16	3 ^e concept	Feedback ILT (dhr. Haks)
1.0	Finaal	01-12-16	Vastgesteld	

Voorwoord

Voorkoming van afvallozingen op zee is voor de Nederlandse overheid altijd één van de speerpunten in haar milieubeleid geweest. In 1986 is in de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen een verbod op afvallozing opgenomen alsmede een verplichting voor havenbeheerders om scheepsafval in te nemen. En in 2004 is in deze wet de Europese Richtlijn betreffende havenontvangstvoorzieningen geïmplementeerd.

Hiermee heeft de wetgever een instrument in handen gekregen dat niet alleen een verbod op afvallozingen uitvaardigt, maar tevens aangeeft hoe de verschillende partijen om dienen te gaan met hun afval en hun afvaladministratie. Omdat tevens richtlijnen zijn gegeven voor de wijze van financiering van de afhandelingskosten is er binnen Europa een methodiek ontstaan waarbij het voor geen enkele betrokken partij financieel interessant is om zich aan de milieueisen te onttrekken.

Om tot een goede operationele uitvoering van de afvalstoffenafhandeling te komen heeft iedere havenbeheerder de verplichting om een Havenafvalstoffenplan op te stellen waarin wordt beschreven op welke wijze de inzameling en verwerking van scheepsafval en (restanten) van schadelijke stoffen zal plaats vinden.

Voor u ligt het Havenafvalstoffenplan van Groningen Seaports. Dit document is initieel opgesteld in een nauwe samenwerking tussen de drie Noordelijke zeehavens Den Helder, Harlingen en Groningen Seaports. Bij het overleg zijn ook de havengebruikers en de regionale overheden betrokken geweest.

Hoewel de drie Noordelijke zeehavens ieder een eigen specifiek havenafvalstoffenplan hebben is door de gezamenlijke aanpak toch coherentie ontstaan tussen de afzonderlijke plannen. Het is daardoor voor de schepen die regelmatig één of meerdere van de Noordelijke zeehavens aanlopen duidelijk op welke wijze zij zich van hun afvalstromen kunnen ontdoen. Opgemerkt moet worden, dat Groningen Seaports in de afgelopen jaren meewerkt en denkt over het gebruik van een gelijke wijze van financieren met de havens van Rotterdam, Amsterdam en Zeeland, samen met de Vlaamse zeehavens. Ook worden gesprekken gevoerd om procedures met o.a. Rotterdam en Amsterdam te harmoniseren. Deze gesprekken kunnen er toe leiden dat dit plan op korte(re) termijn weer aangepast, dan wel vervangen gaat worden.

Op grond van artikel 6, lid 3 van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) is de geldigheidsduur van een Haven Afvalstoffen Plan drie jaar. Het eerste Haven Afvalstoffen Plan van Groningen Seaports is op 01 januari 2005 in werking getreden. Op grond van genoemd artikel dient er derhalve een nieuw plan te worden vastgesteld. Voor u ligt dan ook een herzien Haven Afvalstoffen Plan van Groningen Seaports. In herziening zijn geen wezenlijke wijzigingen van de oorspronkelijke systematieken doorgevoerd. Wél zijn daar waar nodig, of opportuun, aanvullingen gegeven op bijvoorbeeld de ingezamelde hoeveelheden van de afgelopen jaren.

1 Inleiding

1.1 Verplichting

In 1986 is in Nederland de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) van kracht geworden. Met deze wet voldoet Nederland aan de verplichtingen die voortkomen uit het Marpolverdrag. De Wvvs bevat ondermeer een verbod op het lozen van schadelijke stoffen door schepen en een verplichting voor havenbeheerders om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen. Een en ander is nader uitgewerkt in een aantal AMvB's en ministeriële regelingen. Op 28 december 2002 is de Richtlijn nr. 2000/59/EG betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen van het Europese Parlement en de Raad van de Europese Unie van kracht geworden. Deze richtlijn is opgesteld met als doel: het tegengaan van de mariene vervuiling door afvalstoffen afkomstig van zeeschepen. De implementatie van Richtlijn 2000/59 vindt plaats door een aanpassing van de Wvvs, welke op 15 oktober 2004 in werking is getreden. Door middel van deze wijziging worden regels met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen in de wet opgenomen. In artikel 6 lid 3, 4 en 5 van de Wvvs wordt het opstellen van een Haven Afvalstoffen Plan (HAP) voorgeschreven. Het artikel luidt als volgt:

Artikel 6 lid 3, 4 en 5 - Wvvs

3. De havenbeheerder stelt, na overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers, voor een termijn van ten hoogste drie jaar, een passend plan voor ontvangst en verwerking van scheepsafval en de in het eerste lid bedoelde andere stoffen vast. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gegeven met betrekking tot de inhoud, de wijze van vaststelling, de aanbidding aan het met de goedkeuring belaste bestuursorgaan en de bekendmaking van het havenafvalplan.

4. Twee of meer havenbeheerders kunnen gezamenlijk een havenafvalplan als bedoeld in het derde lid vaststellen, mits daarin de behoefte aan en de beschikbaarheid van havenontvangstvoorzieningen voor elke haven apart worden vermeld, onverminderd het bepaalde bij en krachtens het derde lid.

5. Het havenafvalplan behoeft de goedkeuring van Onze Minister. Bij algemene maatregel van bestuur kan worden bepaald dat aan het plan goedkeuring wordt verleend dan wel onthouden door een bij die maatregel aangewezen ander bestuursorgaan.

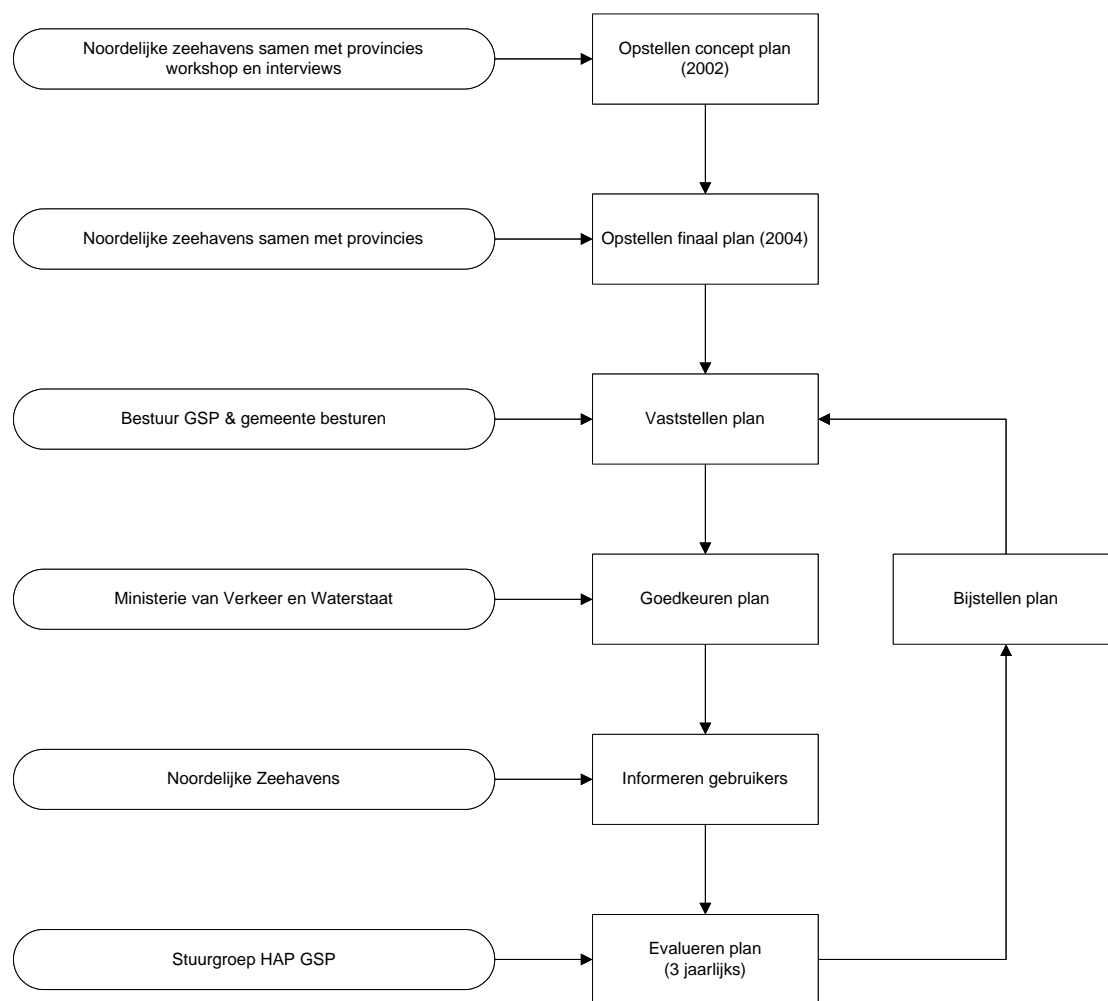
1.2 Instrumenten

De Wvvs geeft een aantal instrumenten:

- Meldplicht: elk schip dat een EU haven nadert meldt van alle scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen de soort en hoeveelheid die zich aan boord bevinden, inclusief de daarvoor bestemde totale opslagcapaciteit;
- Afgifteplicht: elk schip is behoudens bij, of krachtens de Wvvs geformuleerde uitzonderingen, verplicht al het scheepsafval en schadelijke stoffen af te geven;
- Indirecte financiering: elk schip draagt bij in de kosten voor inname en verwerking van scheepsafval (minimaal 30% van de kosten van de havenontvangstvoorzieningen moeten middels indirecte financiering worden geïnd);
- Haven Afvalstoffen Plan (HAP): elke haven beschikt over een HAP dat de organisatie beschrijft van de inzameling en verwerking van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen.

1.3 Vaststelling

In het Besluit havenontvangstvoorzieningen is gesteld dat er voor elke haven een passend plan voor de ontvangst en verwerking van scheepsafval moet worden uitgewerkt en vastgesteld, na overleg met de verschillende havengebruikers, zoals branchevertegenwoordiging van de zeevaart, de agenturen, exploitanten van havenontvangstvoorzieningen, de handhavers, de stuwadoors en terminalbeheerders, etc. Om aan deze verplichting te voldoen was voor het opstellen van het initiële HAP een werkgroep ingesteld. De werkgroep bestond uit 7 personen, die allen betrokken waren bij één van de Noordelijke zeehavens (Groningen Seaports, Harlingen en Den Helder). Door middel van voorlichtingsbijeenkomsten en een informatiebrief zijn de havengebruikers destijds van de inhoud van het plan en de invoering van de richtlijn op de hoogte gebracht. Daarnaast zijn er interviews afgenomen met de betrokken havengebruikers. Voorts is er voor het uitwerken een projectorganisatie in het leven geroepen die, onder leiding van de stuurgroep Implementatie HOV-richtlijn, een passend inzamelingsysteem heeft ontwikkeld. In de stuurgroep hadden naast vertegenwoordigers van Groningen Seaports, 4 vertegenwoordigers¹ van de belangenvereniging Samenwerkende Bedrijven Eemsmond (terminals en logistiek) en 1 vertegenwoordiger van de belangenvereniging Bedrijfsbelangen Eemshaven zitting. De door de stuurgroep vastgestelde processen en aanbevelingen zijn in dit plan verwerkt. Alvorens het HAP zal worden vastgesteld door het Dagelijks Bestuur van Groningen Seaports zal het worden besproken met de stuurgroep en de hiervoor genoemde havengebruikers het zal tevens voor advies voorgelegd worden aan het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het HAP is in beheer bij Groningen Seaports.



¹ Dit is in overleg met de SBE terug gebracht naar 2 personen (1x agentschappen, 1x terminals)

Procedure 1: Goedkeuring HAP

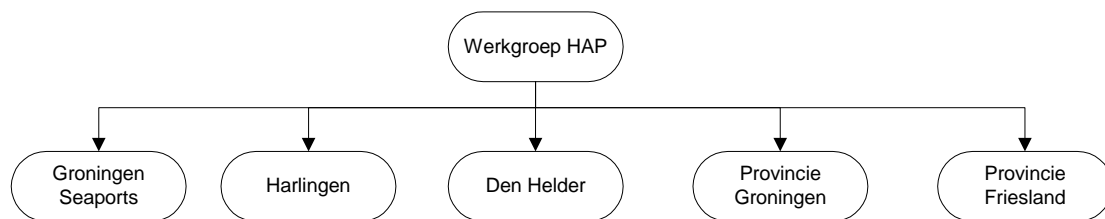
Het plan wordt gedurende een periode van tenminste zes weken ter inzage gelegd. Gedurende deze periode kunnen belanghebbenden hun zienswijze naar voren brengen. Voorafgaand aan de ter inzage legging wordt middels publicatie kennis gegeven van het HAP.

Na vaststelling door het Algemeen Bestuur wordt het plan ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Verkeer en Waterstaat.

1.4 Afstemming Noordelijke zeehavens

Groningen Seaports, de haven van Harlingen en de haven van Den Helder hebben er voor gekozen in regionaal verband een HAP op te zetten. De plannen van de havens zijn op elkaar afgestemd. De procedures die in het HAP beschreven staan, zijn vergelijkbaar en ook het implementatietraject in de verschillende havens is hetzelfde geweest. Diverse groepen havengebruikers² zijn op een workshop uitgenodigd en hebben door middel van interviews hun mening over het HAP kunnen laten horen. Verder gebruiken de drie havens hetzelfde meldsysteem voor de vrijwillige melding en wordt er, waar mogelijk, van dezelfde systemen (uitwisseling van gegevens) en structuren (financiering en handhaving) gebruik gemaakt.

Door te kiezen voor een regionaal HAP, Havenafvalplan Noordelijke zeehavens, is het voor schepen die regelmatig de Noordelijke zeehavens aandoen duidelijk hoe er in de havens invulling aan de Richtlijn is gegeven.



Figuur 1: Werkgroep HAP

1.5 Evaluatie, kwaliteitsborging en distributie

Minstens één keer per drie jaar vindt er een gestructureerd overleg plaats waarin mogelijke knelpunten bij de uitvoering van het HAP worden besproken in een groter verband. Vanwege de gezamenlijke aanpak door de Noordelijke zeehavens is gekozen voor een regionaal met daaropvolgend een lokaal overleg. Het regionale overleg wordt georganiseerd door de voorzitter van de werkgroep HAP. In dit overleg zullen generieke zaken welke de betrokken havens betreffen worden geadresseerd. Bij de evaluatie van het HAP wordt nagegaan of het plan nog aan de behoeften voldoet. Het plan dient te worden aangepast indien er relevante wijzigingen in de operationele situatie, tarieven of afgifterechten, of in de wetgeving optreden. Input hiervoor volgt ondermeer uit rapportages, meldingen van klachten en tekortkomingen.

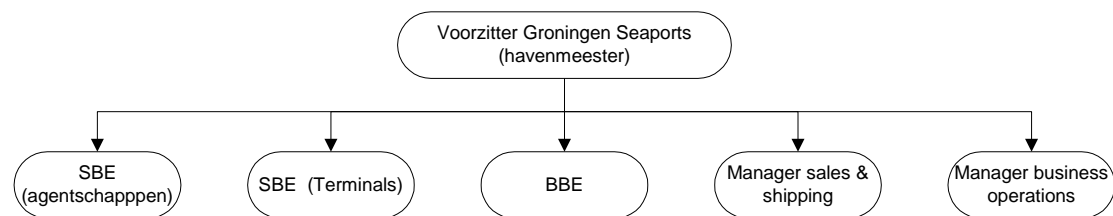
Daarnaast is het HAP-overleg een belangrijke bron van input. De voorzitter van werkgroep HAP is er voor verantwoordelijk dat de wijzigingen zoals voorgesteld via de Stuurgroep spoedig worden doorgevoerd. Tussentijdse wijzigingen kunnen worden doorgevoerd en zullen moeten worden vastgesteld door het Dagelijks Bestuur. Eén keer per drie jaar wordt het Haven Afvalstoffen Plan ter goedkeuring aan het Ministerie van Verkeer & Waterstaat aangeboden.

² Reders, agenten, stuwadoors, terminalbeheerders, havenbelangenverenigingen, vertegenwoordiging visserij, inzamelaars/verwerkers en handhavers etc.

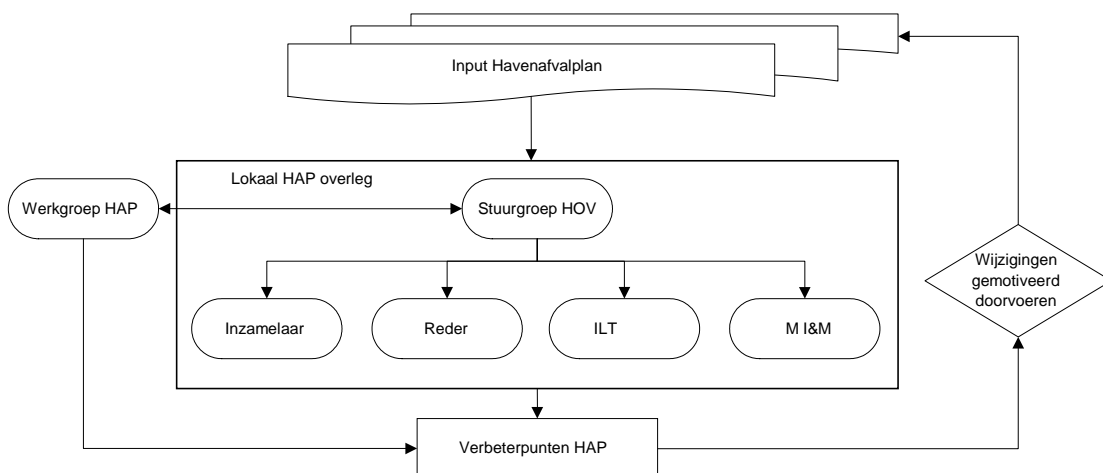
Naast de hiervoor genoemde overleggen, neemt Groningen Seaports tevens deel aan het jaarlijkse “klankbord overleg HOV” en het “HOV overleg van de zeehavens. Beiden vormen een uitstekende extra bron van informatie voor de goede werking van het HAP. Groningen Seaports stelt het plan ter beschikking aan alle betrokken partijen. De actuele versie van het plan wordt via de website beschikbaar gesteld of op aanvraag hetzij digitaal of in gedrukte vorm toegezonden.

1.6 Overleg HAP

Aansluitend op het regionale overleg zal het lokale overleg worden georganiseerd door de voorzitter van de stuurgroep HOV. Bij dit overleg worden naast de stuurgroepleden (zie figuur 2) ook een vertegenwoordiger van de inzamelaars, reders, ILT en M I&M uitgenodigd (zie procedure 2) In de praktijk vindt het overleg met ILT en M I&M plaats tijdens de jaarlijks klankbordbijeenkomsten. Daarnaast vindt op basis van behoefte of noodzaak overleg plaats met genoemde partijen.



Figuur 2: Stuurgroep HOV

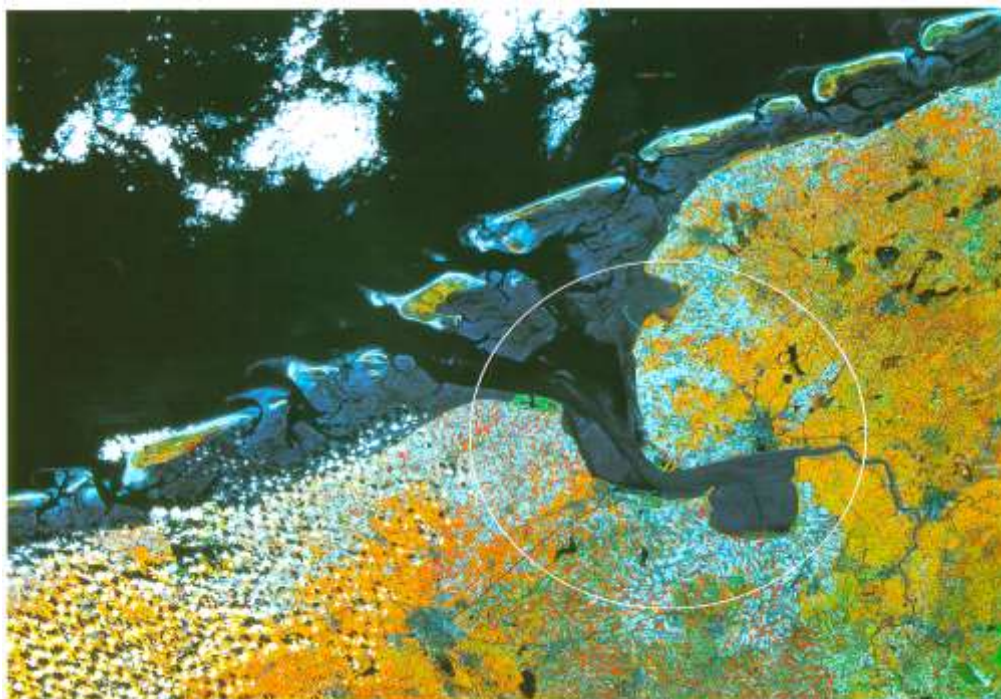


Procedure 2: Overleg Havenafvalplan

2 Toepassingsgebied

2.1 Algemene gebiedsinformatie

Groningen Seaports is in Delfzijl gevestigd en beheert behalve de (binnen en buiten) havens van deze plaats, ook de Eemshaven welke binnen de grenzen van de gemeente Eemshaven is gelegen. Het ontstaan van de havens ligt ver terug in de geschiedenis. De ontwikkeling van vlucht- en visserijhaven tot moderne handelshavens werd in de 19^e eeuw ingezet. Met het gereedkomen van het Eemskanaal en de aanleg van een spoorlijn naar Delfzijl, kwamen verbindingen met het achterland tot stand. Het totale beheersgebied is overeenkomstig het beheersgebied zoals omschreven in de havenverordening Groningen Seaports.



2.2 Deelgebieden

De Eemshaven bestaat uit de Julianahaven, Emmahaven, Wilhelminahaven en de Beatrixhaven. De haven van Delfzijl bestaat uit het Zeehavenkanaal, de Handelshaven, de Damsterhaven (buiten het areaal voor de handelsvaart geplaatst), de Farmsumerhaven, het Eemskanaal, het Oude Eemskanaal en de Oosterhornhaven.



Figuur 3: De havens te Delfzijl



Figuur 4: De Eemshaven

In Bijlage 3 zijn vergrotingen van deze kaarten opgenomen.

2.3 Lokaal registratiepunt / bereikbaarheid / verantwoordelijk functionaris

Het Nautisch Service Centrum (NSC) van Groningen Seaports is de spil van het HAP en treedt op als Lokaal Registratie Punt (LRP). Dit houdt in dat het NSC de afvalaanmeldingsformulieren van de scheepvaart namens de havenmeester ontvangt (zie Bijlage 5), verwerkt en de informatie (indien nodig) doorgeeft aan het Centraal Registratie Punt (CRP), c.q. aan de handhaver(s) (ILT). Namens Groningen Seaports treedt de stafmedewerker van het Nautisch Service Centrum op als verantwoordelijk functionaris³.

Het NSC van Groningen Seaports is continu bereikbaar via:

Tel: +31 (0)596 640400

Fax: +31 (0)596 630464

VHF kanaal 66 (Havendienst Delfzijl/Eemshaven)

E-mail: havenontvangstvoorzieningen@groningen-seaports.com

Website: www.groningen-seaports.com

2.4 Schepen

In artikel 3 en 4 van de Wvvs wordt omschreven welke schepen onder de Wet vallen. Deze omschrijving geldt ook voor dit havenafvalstoffenplan. De artikelen luiden:

Artikel 3

Het bij of krachtens deze wet bepaalde is 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.

Artikel 4

Bij algemene maatregel van bestuur kunnen categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van een of meer krachtens deze wet gegeven regels en voorschriften worden uitgezonderd.

Dit Haven Afvalstoffen Plan is ook van toepassing op buitenlandse schepen.

In de Wvvs wordt onder schip een “vaartuig (...) dat op zee wordt gebruikt” verstaan. Met als gevolg dat de Wvvs niet van toepassing is op binnenvaartschepen. Voor de binnenvaart is sinds 1993 het Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) verantwoordelijk voor het creëren, het in stand houden en het uitbreiden van een netwerk van havenontvangstvoorzieningen voor de binnenvaart.

Voor visserijvaartuigen en pleziervaartuigen waarmee ten hoogste twaalf passagiers mogen worden vervoerd geldt, dat de afgifteplicht van toepassing is, maar de meldplicht niet (Wvvs artikel 12a lid 7). Voor deze vaartuigen kan een andere wijze van financiering worden gekozen (Wvvs artikel 6 lid 7). De visserijactiviteiten vallen wel onder het toepassingsgebied van dit plan, maar voor de visserijactiviteiten in de Nederlandse havens wordt door het Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV) 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.

In het beheersgebied van Groningen Seaports vinden jaarlijks ongeveer 9700 scheepsbewegingen plaats waarmee een overslag van ongeveer 11 miljoen ton wordt gerealiseerd. De onderverdeling naar scheepstype is weergegeven in tabel 1.

³ Alle handeling van het NSC worden geacht door de havenmeester te zijn verricht. Alle meldingen gedaan aan het NSC zijn gericht aan de havenmeester.

Inhoud/Tonnage	BARGE	BULK CARRIER	CASCO	CHEM/TANKER	CONTAINER SHIP	DREDGER	FISHING/FACTORY	FISHING	GAS TANKER	GEN.CARGO/SPEC.SVC.	GENERAL CARGO	HOPPER	NAVAL (COMBAT)	PASSENGER	PASSENGER/RORO.CARGO	PLATFORM/LIFT-UP/SVC	RESEARCH	RORO.CARGO	SAIL/PASSENGER	SPECIALISED CARGO	SUPPLY SHIP (ORSV)	TANKER	TUG	VEHICLES CARRIER	SERVICE CRAFT	RESEARCH	WAD EN SUNDVAARDER	Eind totaal
< 100	53	0	0	0	0	23	0	210	0	1	20	0	16	0	0	8	155	0	11	0	390	0	192	0	2125	0	0	3204
101-2000	169	2	0	6	0	98	1	774	0	18	189	1	6	25	2	38	343	2	0	20	221	18	904	0	1104	0	7	3948
2001-3000	24	0	0	25	0	24	1	0	0	9	604	2	0	8	3	15	2	7	0	62	134	3	3	0	0	0	0	926
3001-6000	38	11	0	83	0	19	0	0	7	32	353	0	2	0	0	3	0	12	0	66	113	27	0	0	0	1	0	767
6001-10000	64	50	0	4	2	1	1	0	0	1	56	12	0	3	0	17	0	147	0	6	25	1	0	0	0	0	0	390
> 10000	66	79	0	2	74	1	0	0	0	69	12	0	3	0	117	0	98	0	6	33	0	0	2	0	0	0	0	562
TOTAAL	414	142	0	120	76	166	3	984	7	61	1291	27	24	39	5	198	500	266	11	160	916	49	1099	2	3229	1	7	9797

Tabel 1: Overzicht bezoekende schepen

Uit deze tabel⁴ blijkt dat ladingstromen die in de havens aan- en afgevoerd worden, in zowel als stukgoed als in bulkvorm (vast en vloeibaar) voor komen. Dit gegeven heeft invloed op de inschatting van behoefte aan ontvangstvoorzieningen. Hier wordt verder op ingegaan in hoofdstuk 6. Naast de verschijningsvorm is tevens de indeling naar inhoudsgrootte (Gross Tonnage) van het schip van belang (tabel 7). Op basis van deze indeling kan een voorspelling worden gedaan over de in de toekomst te verwachten toename in afvalafgifte.

2.5 Indeling afvalstoffen

Scheepsafvalstoffen zijn overeenkomstig het Marpolverdrag '73/'78 als volgt ingedeeld:

Annex	Soort afval	Voorbeelden	Inwerkingtreding
I	Olie houdend	Afgewerkte smeerolie, bilgewater, brandstofresten, sludge, ladingresiduen met olie, was- en ballastwater met olie	Oktober 1983
II	Chemicaliën in bulk	Ladingresiduen, was- en ballastwater met chemicaliën	April 1987
III	Chemicaliën verpakt		Juni 1992
IV	Sanitair afval	Spoeling van toiletten	September 2003
V	Vuilnis	Huishoudelijk afval, veegvuil, e.a. ⁵ .	December 1988
VI	Luchtverontreiniging	Incinerator uitlaatgas	Mei 2005
	Ballastwater conventie	Residuen	2017

Tabel 2: Indeling afvalstoffen

Dit Haven Afvalstoffen Plan is van toepassing op scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen zoals bedoeld in Annex I, II, IV en V van Marpol '73/'78. Het Marpolverdrag maakt onderscheid in een aantal klassen. De betreffende klassen worden in verschillende annexen van dit verdrag besproken. Tabel 2 geeft een overzicht van de verschillende annexen en de bijbehorende soorten en afvalstoffen.

⁴ dit initiële overzicht blijkt bij het herzien van het Hap nog representatief.

⁵ e.a.: gevaarlijke afvalstoffen, zoals verfresten, poetsdoeken, oliefilters, gasontladingslampen, koelvloeistof en schroefasvet. Deze zijn vastgesteld in het besluit aanwijzing gevaarlijke afvalstoffen (EURAL)

2.6 Afgifte patroon

In de havens van Delfzijl en in de Eemshaven is voor het inwerking treden van de EU richtlijn en de aanpassingen daarop in de Wvvs onderzoek gedaan naar het toen bekende afgifte patroon op basis van de S-formulieren. Deze cijfers dekten de inzameling van annex I en V (kga) voor de havens.

	2012	2013	2014	2015
Annex I	2168 m ³	1661 m ³	2583 m ³	4063 m ³
Annex II	1672 m ³	760 m ³	956 m ³	1361 m ³
Annex IV	-	-	-	-
Annex V	1462 m ³	7541 m ³	5447 m ³	5441 m ³
Aantal calls	2483	2472	2678	3531

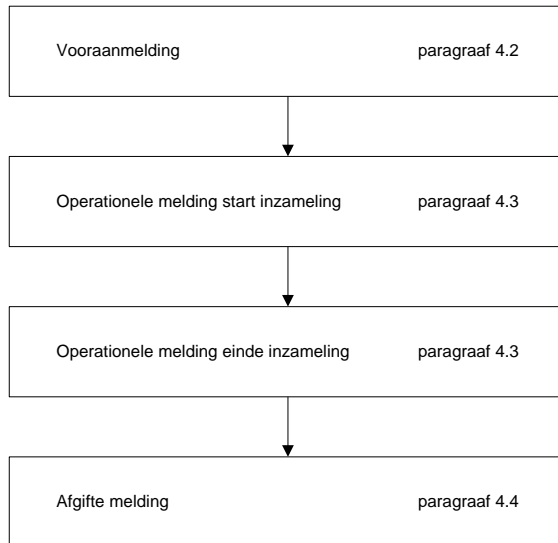
Tabel 3: Afgifte Annex I, II, IV en V zeevaart overeenkomstig de rapportage aan het ministerie

3 Melding & Registratie

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

3.1 Meldingen

Door wijziging van de Wvvs zijn schepen verplicht een vooraanmelding scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen aan de beheerder van de aanloophaven te doen. Om het proces van aanmelding tot verwerking in goede banen te leiden, is een vooraanmelding niet voldoende. Ook zijn twee operationele meldingen en een melding van afgifte middels het afgifteformulier nodig. Procedure 3 geeft een overzicht van de meldingen die moeten worden gedaan.



Procedure 3: Overzicht van de meldingen

3.2 Procedure vooraanmelden

De kapitein, reder of agent van een schip, als bedoeld in art. 12a Wvvs, dat op weg is naar de haven, doet waarheidsgetrouw en nauwkeurig aangifte aan het NSC middels het meldingsformulier (bijlage 6) .

De volgende eisen zijn gesteld waarop de vooraanmelding moet worden verricht:

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

De kapitein, reder of agent neemt zelf tijdig (24 uur vóór aankomst of zodra de aanloophaven bekend is, of uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt) contact op met de inzamelaar. De verplichte aanmelding van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen is beschreven in artikel 12a van de Wvvs. Artikel 12a luidt:

Artikel 12a - Wvvs

1. De kapitein van een schip dat op weg is naar een haven die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, verstrekt ten minste 24 uur voor aankomst de havenbeheerder waarheidsgetrouw de bij regeling van Onze Minister in het belang van de doelmatigheid van havenontvangstvoorzieningen en de doeltreffende planning van het afvalbeheer aan te wijzen gegevens. Bij die regeling worden nadere regels gesteld met betrekking tot de wijze van verstrekking van de gegevens.
2. Voor zover de bestemming niet ten minste 24 uur voor aankomst bekend is, verstrekt de kapitein van dat schip de in het eerste lid bedoelde gegevens, zodra de bestemming bekend is, doch uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.
3. De kapitein bewaart de in het eerste lid bedoelde gegevens in ieder geval tot de volgende aanloophaven aan boord en geeft die desgevraagd ter inzage aan de bevoegde autoriteiten van de lidstaat van de Europese Unie, waarin die volgende aanloophaven is gelegen.

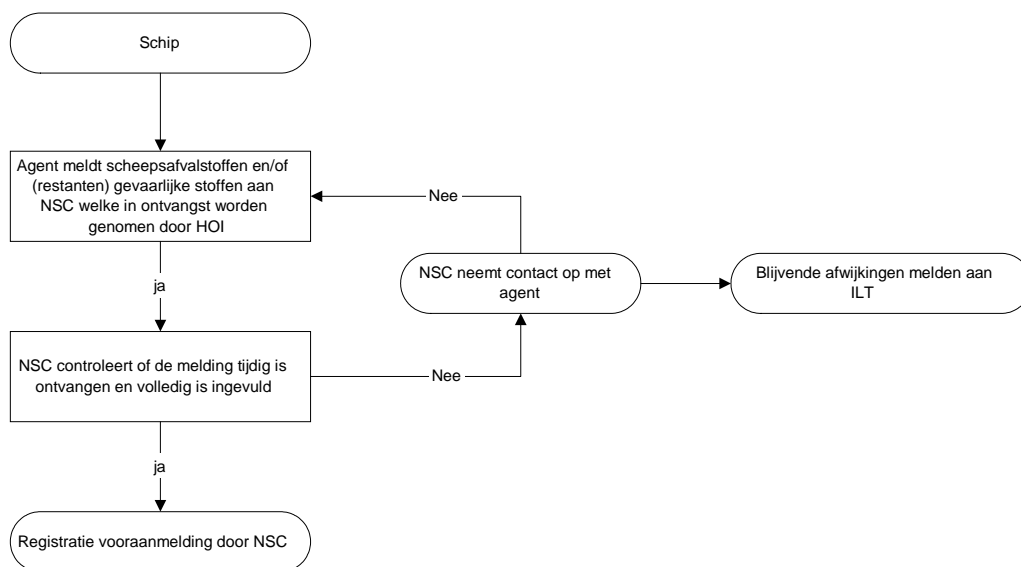
4. De kapitein van een schip dat vanuit een haven van een lidstaat van de Europese Unie, op weg is naar een haven die is aangewezen krachtens artikel 6, eerste lid, bewaart aan boord de gegevens die ter uitvoering van de richtlijn havenontvangstvoorzieningen, al dan niet door tussenkomst van de houder van een havenontvangstvoorziening zijn gemeld aan de daartoe aangewezen bevoegde autoriteit en geeft deze desgevraagd aan Onze Minister ter inzage. De kapitein bewaart deze gegevens in ieder geval tot de eerstvolgende buiten Nederland gelegen aanloophaven aan boord.

5. De havenbeheerder bewaart de aan hem verstrekte gegevens. Artikel 6, zesde lid, is van overeenkomstige toepassing. De havenbeheerder informeert de inspecteur-generaal onverwijld omtrent de gevallen waarin een kapitein van een schip na daartoe strekkend verzoek geen gegevens verstrekt.

6. Het eerste, tweede, vierde en vijfde lid zijn ook van toepassing op buitenlandse schepen.

7. Dit artikel is niet van toepassing op pleziervaartuigen waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd en vissersvaartuigen.

Procedure 4 geeft de procedure van de vooraanmeldingen weer.



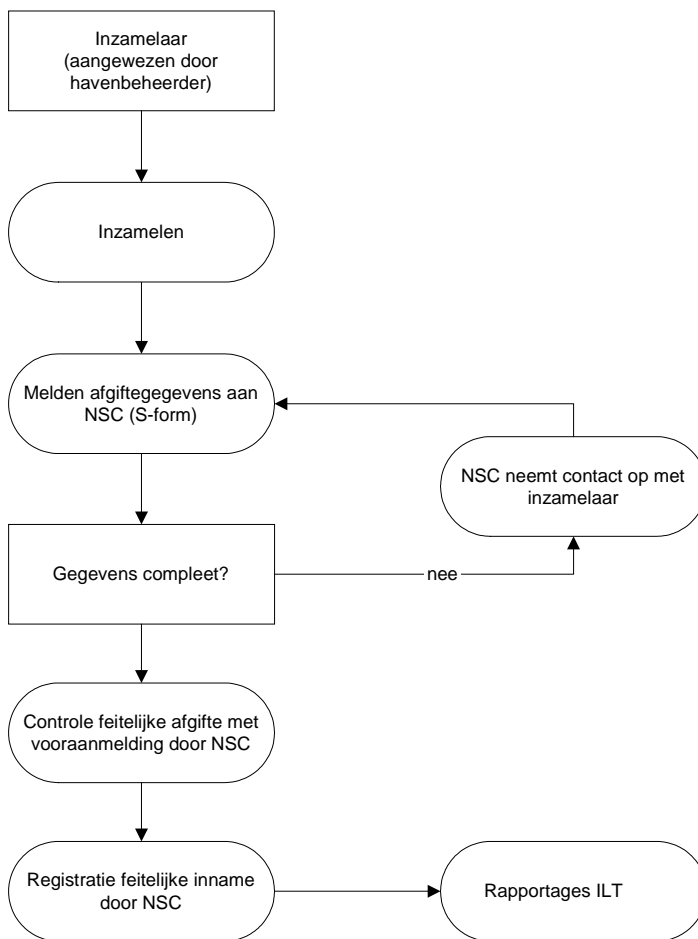
Procedure 4: Vooraanmelding aan NSC

3.3 Procedure operationele meldingen

De inzamelaar dient het NSC door middel van een operationele melding op de hoogte te brengen bij aanvang en bij beëindiging van de inzameling van het scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen bij het bewuste schip. Deze operationele meldingen worden door de het NSC vastgelegd.

3.4 Procedure afgifte melding

De inzamelaar dient bij de afronding van de inzameling van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen het afgifteformulier (bijlage 7) in te vullen. Het formulier wordt ondertekend door de kapitein en door de inzamelaar. Vervolgens stuurt de inzamelaar het formulier naar het NSC. Het afgifteformulier wordt door het NSC vastgelegd in een automatiseringssysteem. Het NSC controleert de feitelijke afgifte met de vooraanmelding. Indien afwijkingen worden geconstateerd, wordt dit gemeld aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart via periodieke rapportages. Procedure 5 geeft de procedure van de afgiftemelding schematisch weer.



procedure 5: Afgiftemelding

3.5 Registratie scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen

De vooraanmelding, de operationele meldingen en de afgiftemeldingen komen bij het NSC binnen. Ze worden in een automatiseringssysteem ingevoerd. Dit systeem is voor de havenbeheerder ontworpen om alle gegevens inzichtelijk te hebben die noodzakelijk voor het uitvoeren van zijn taken als genoemd in dit Haven Afvalstoffen Plan.

3.6 Verantwoordelijkheden melding en registratie

Deze paragraaf beschrijft de verantwoordelijkheden van het schip, de inzamelaars en het NSC.

3.6.1 Verantwoordelijkheden schip

De kapitein, reder of agent doet de vooraanmelding en deze informatie wordt door het schip of de agent bewaard in ieder geval tot het schip de volgende haven aandoet na de havens in het beheersgebied van Groningen Seaports. De gegevens van de werkelijke afgifte (middels een afgifteformulier) worden aan boord van het schip bewaard tenminste tot de volgende haven na de haven van Delfzijl of de Eemshaven en wordt desgevraagd ter beschikking gesteld aan de daartoe bevoegde instantie. Het “bestellen van de inzamelaar(s) zal ook door de kapitein, reder of agent gedaan worden.

3.6.2 Verantwoordelijkheden inzamelaar

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

3.6.3 Verantwoordelijkheden Nautisch Service Centrum

Het NSC ontvangt de vooraanmelding, de operationele meldingen en de afgiftemeldingen. De meldingen worden geregistreerd in een automatiseringssysteem. Het NSC maakt melding van de volgende afwijkingen aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart:

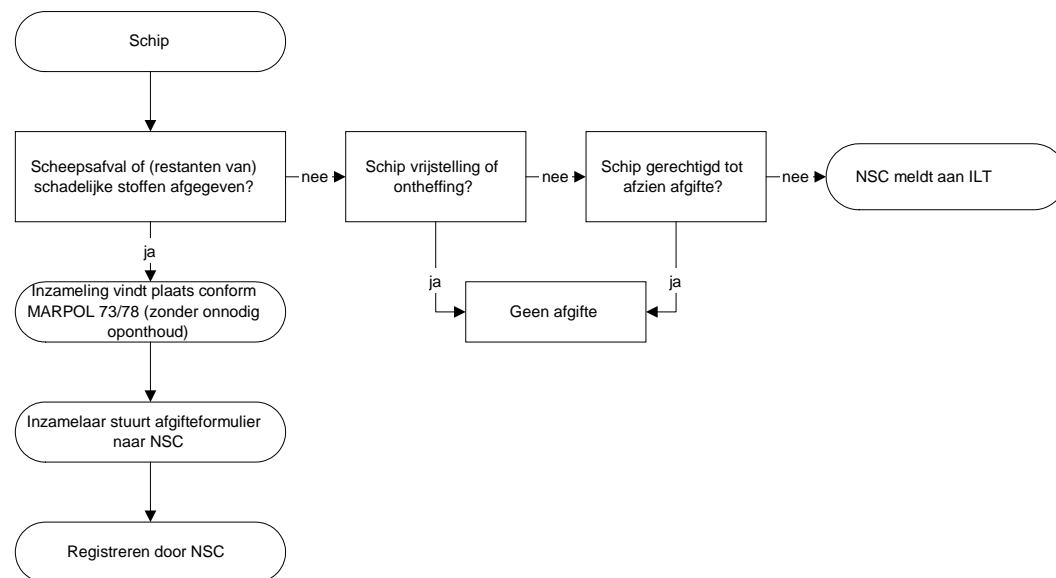
- indien bij de vooraanmelding niet wordt voldaan aan volledigheid, juistheid en tijdigheid;
- indien er wel een vooraanmelding heeft plaatsgevonden, maar geen operationele melding van de start inzameling is geweest;
- indien de kapitein aangeeft te willen afzien van afgifte.

4 Afgifte, inzamelen en verwerken

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

4.1 Procedure afgifte en inzameling

De procedure die bij de afgifte en inname van scheepsafval en (restanten) van schadelijke stoffen wordt doorlopen is schematisch weergegeven in procedure 6.



Procedure 6: Afgifte en inzameling

Indien een schip scheepsafval of (restanten van) schadelijke stoffen wil afgeven, neemt de kapitein, reder of agent tijdig contact op met een inzamelaar. De inzamelaar die gaat inzamelen, geeft een operationele melding bij aanvang en beëindiging van de inname en vult het afgifteformulier in. De inzamelaar stuurt het formulier op naar het NSC. Het NSC zorgt voor de registratie van de feitelijke inname in het automatiseringssysteem (zie ook procedure 5).

4.1.1 Onnodig oponthoud

Procedure 6 laat zien dat tijdens de inname van de inzamelaar wordt verlangd dat hij scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen inneemt zonder onnodig oponthoud en conform Marpol '73/78.

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

Schip	Overheid	Haven
De kapitein of zijn vertegenwoordiger moet tijdig melden (24 uur). Deze melding moet in ieder geval bevatten: ETA en verwachte tijd van afgifte. Dit laatste moet in overeenstemming zijn met de HOV.	Verzekeren dat de formaliteiten (Douane, milieu, gezondheid) een vlot verloop niet belemmeren. Kosten mogen geen belemmering vormen voor het gebruik van de HOV.	Moet in staat zijn scheepsafval en (restanten) van schadelijke stoffen te ontvangen die doorgaans in de haven worden behandeld. Benodigde capaciteit moet tijdig worden geleverd. Regelingen welke moeten worden getroffen om onnodig oponthoud te voorkomen worden afgesproken tussen schip en HOV.

Tabel 4: Samenwerking ter voorkoming onnodig oponthoud

De tijd die nodig is voor afgifte van afvalstoffen speelt geen formele rol bij onnodig oponthoud. Hoofdstuk 8 beschrijft hoe klachten kunnen worden gemeld.

4.2 Procedure afgifte scheepsafvalstoffen en (restanten) van schadelijke stoffen

In deze paragraaf vindt een nadere uitwerking van de processen en procedures met betrekking tot de afgifte van de scheepsafvalstoffen en (restanten) van schadelijke stoffen.

4.2.1 Verantwoordelijkheden ondoener en inzamelaar

Deze paragraaf beschrijft de verantwoordelijkheden van het schip, de inzamelaars, en de havenbeheerder.

4.2.2 Verantwoordelijkheden schip

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

4.2.2.1 Standaard aansluitingen voor afgifte van oliehoudende restanten

Tevens is de kapitein verantwoordelijk voor de aanwezigheid aan boord van het schip van de voorgeschreven standaard aansluitingen voor de afgifte van oliehoudende restanten afkomstig uit de ruimten voor de machines. De standaard aansluitingen dienen te voldoen aan het bepaalde in artikel 35 van het Besluit voorkoming olieverontreiniging door zeeschepen. In dit artikel is een verwijzing gemaakt naar Marpol Annex I, Reg. 13. Tabel 6 is overgenomen uit Marpol Annex I.

Omschrijving	Afmeting
Uitwendige flensdiameter	215 mm
Inwendige flensdiameter	Overeenkomstig de uitwendige diameter van de pijp
Diameter van de steekcirkel van de bouten	183 mm
Boutgaten	6 gaten van 22 mm diameter, aangebracht op onderling gelijke afstanden op de bovenstaande steekcirkel van de bouten, met sleuven radiaal doorgetrokken tot de omtrek
Flensdikte	20 mm
Bouten en moeren	6, elk met een diameter van 20 mm en van voldoende lengte

Tabel 5: Standaard afmetingen flenzen voor aansluitingen voor afgifte

De flens is zo ontworpen dat er pijpleidingen op kunnen worden aangesloten met een inwendige diameter van ten hoogste 125 mm. Deze flens dient van staal of ander gelijkwaardig materiaal te zijn met een vlakke voorzijde. Deze flens dient, tezamen met een pakking van oliebestendig materiaal, geschikt te zijn voor een werkdruk van 600 kPa.

4.2.2.2 De inzameling van restanten van schadelijke stoffen (residuen) uit Annex II

De inzameling van restanten van schadelijke stoffen (ladingresiduen) uit Annex II vindt plaats conform de daarvoor gestelde eisen in het Verdrag. Voor procedures, taken en verantwoordelijkheden wordt verwezen naar Marpol '73/78. In bijlage 5 wordt aangegeven bij welke havenontvangstvoorzieningen of bedrijven in het havengebied inname van deze stoffen mogelijk is.

4.2.2.3 Afgifte Annex II

De kapitein draagt er zorg voor dat restanten van in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen in de haven worden afgegeven bij een havenontvangstvoorziening overeenkomstig de voorschriften van het Besluit voorkoming verontreiniging door met schepen in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen. Deze moeten ook worden afgegeven wanneer de efficiënt stripping operatie niet volgens het P&A manual⁶ van het schip is uitgevoerd. De kapitein draagt er zorg voor dat ook overige restanten van schadelijke stoffen worden afgegeven.⁷

4.2.3 Verantwoordelijkheden inzamelaar

De inzamelaar is verantwoordelijk voor een snelle en verantwoorde wijze van verwijdering van het scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen.

De inzamelaar meldt het moment van starten en beëindigen van de inzameling aan het NSC (operationele melding). De inzamelaar is tevens verantwoordelijk voor het direct verwijderen van mobiele ontvangstvoorziening (bijvoorbeeld vuilcontainer) na vertrek van het schip. Tot slot meldt de inzamelaar de feitelijke inname aan het NSC.

4.2.4 Verantwoordelijkheden havenbeheerder

De organisatie van de inname van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen in de haven is zodanig opgezet, dat het afgeven van afval aan daartoe bestemde havenontvangstvoorziening (en), de activiteiten van het schip niet onnodig ophoudt (artikel 6.1 Wvvs).

De havenbeheerder is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van voldoende capaciteit aan havenontvangstvoorzieningen voor schepen die de haven normaliter aandoen.

⁶ Procedures & Arrangement Manual – Ieder schip dat Annex II stoffen vervoerd heeft de plicht een z.g. P&A manual aan boord te hebben, waar de procedures in staan voor de omgang met Annex II stoffen.

⁷ Onder de huidige omstandigheden worden, in voorkomende gevallen, restanten van in bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen welke moeten worden afgegeven overeenkomstig Marpol 73/78, mét toestemming van IVW/DS afgegeven in de “next port of call”. De havenbeheerder is de dialoog met de betrokken terminalbeheerders aangegaan om voorzieningen te realiseren welke afgifte ter plaatse mogelijk maken.

De havenbeheerder wijst ter uitvoering van deze taak bedrijven aan die zorgen voor de inname van scheepsafval en/of (restanten van) schadelijke stoffen. Deze bedrijven hebben een ontvangstplicht. In de aanwijzing is een voorschrift opgenomen waaruit deze ontvangstplicht bestaat en onder welke omstandigheden de ontvangstplicht voor een bepaald bedrijf niet van toepassing is. Daarbij zijn ook milieu- en veiligheidsaspecten meegewogen. De aanwijzingen worden door de directeur van Groningen Seaports namens het Dagelijks Bestuur afgegeven.

4.2.5 Verantwoordelijkheden Nautisch Service Centrum

Ook controleert het NSC de feitelijke gegevens, die vermeld staan op het afgifteformulier met de opgegeven verwachte afgifte van de vooraanmelding. Middels rapportages wordt de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart van deze gegevens op de hoogte gebracht.

4.3 Verwerking

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

4.3.1 Procedure verwerking scheepsafval

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

De verantwoordelijkheid voor toezicht op een gedegen overdracht van inzamelaar aan verwerker berust niet bij de havenbeheerder en valt buiten de toepassing van dit plan.

Verwezen wordt naar desbetreffende vergunningen van de verwerkers en de betreffende artikelen in het Landelijk Afval Plan van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu.

4.3.2 Verantwoordelijkheden inzamelaar

De inzamelaar van scheepsafval biedt de ingezamelde afvalstoffen aan bij een verwerker van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, die over de daartoe vereiste vergunningen beschikt. De inzamelaar is ook verantwoordelijk voor het verkrijgen en tijdig aanleveren van een verklaring van verwerking aan Groningen Seaports. Eveneens dient de inzamelaar een accountantsverklaring van inzameling en verwerking aan te leveren (verificatie). De inzamelaar ontvangt de kosten voor de verwerking pas definitief nadat een verklaring van verwerking is overlegd (artikel 6a lid 5 Wvvs).

Artikel 6a lid 5

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

4.3.3 Verantwoordelijkheden verwerker

De verwerking van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, inclusief het scheiden en gescheiden houden, geschiedt in overeenstemming met de regels zoals neergelegd:

- Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen en andere relevante communautaire afvalstoffenwetgeving;
- Richtlijn 75/439/EEG inzake de verwijdering van afgewerkte olie en Richtlijn 91/689/EEG betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Meerjarenplan Gevaarlijke Afvalstoffen II 1997-2007, juni 1997.

De verantwoordelijkheid voor toezicht en handhaving op de naleving hiervan ligt met name bij gemeente, provincie en ILT.

5 Capaciteit en financiering

5.1 Achtergrond en doelstelling

Per 15 oktober 2004 zijn de verplichtingen volgend uit de EU richtlijn 2000/59/EG geïmplementeerd in de Wvvs. Artikel 6a lid 1-3 van deze gewijzigde Wvvs luidt als volgt:

“1. De havenbeheerder heft van de exploitant van een schip dat zijn haven aandoet, bij iedere aanloop van dat schip een bijdrage in de kosten van het in die haven in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval.

2. De hoogte van de bijdrage wordt door de havenbeheerder vastgesteld. Hij doet dit zodanig dat de som van de jaarlijks geheven bijdragen tenminste gelijk is aan het bij regeling van Onze Minister te bepalen percentage van de totale jaarlijkse kosten van het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval in de desbetreffende haven.

3. Het voldoen van de bijdrage geeft de kapitein van het schip het niet overdraagbare recht gedurende het verblijf van het schip in de desbetreffende haven scheepsafval af te geven bij een houder van een havenontvangstvoorziening zonder daarvoor een afzonderlijke vergoeding verschuldigd te zijn. De havenbeheerder kan de hoeveelheid, de eigenschappen en de wijze van afgifte van het desbetreffende scheepsafval bepalen, indien het krachtens het tweede lid bepaalde percentage minder bedraagt dan 100%.”

Dit voorschrift heeft ertoe geleid dat Groningen Seaports in haar beheersgebied een systeem voor het inzamelen en verwerken van scheepsgebonden afvalstoffen op moet zetten. Het gaat daarbij om het aanwijzen van inzamelaars van scheepsgebonden afvalstoffen en het opzetten van een financieringssysteem. De havenontvangstinstallatie wordt bekostigd door middel van directe en indirecte financiering. De indirecte financiering geschiedt via Groningen Seaports, de directe financiering is een zaak tussen de inzamelaar en de ontdoener.

Onder de regeling van indirecte financiering vallen alle van zee afkomstige schepen. Uitzondering hierop zijn *“oorlogsschepen, 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”* (Wvvs hoofdstuk 2, artikel 3), waarvoor deze regeling niet van toepassing is. Voor pleziervaartuigen met minder dan 12 passagiers en visserijvaartuigen mogen aparte regelingen worden getroffen.

5.1.1 Aantallen schepen⁸

Een indeling van zeeschepen naar GT klassen geeft het volgende beeld over 2003:

BT klasse	Totaal	%
< 100	3204	33%
101-2000	3948	40%
2001-3000	926	9%
3001-6000	767	8%
6001-10000	390	4%
> 10000	562	6%
TOTAAL	9797	100%

Tabel 6: Opdeling zeeschepen naar GT klassen (peiljaar 2003)

⁸ Op basis van tabel 4 kan gesteld worden dat het beeld van het scheepvaart verkeer in de afgelopen jaren niet is gewijzigd.

Passagiersschepen:	1184
SFAV (visserij):	899
Overig zeevaart:	2854

De passagiersschepen kunnen ontheffing van de indirecte bijdrage aanvragen bij ILT indien zij aan kunnen tonen elders voorzieningen te hebben getroffen voor de inzameling van scheepsgebonden afvalstoffen. Daarnaast zijn er op dit moment geen gegevens bekend over de afgifte (stoffen en hoeveelheden) van afval door passagiersschepen in de havens van Delfzijl en Eemshaven.

De visserij heeft middels het SFAV een regeling voor de financiering en inzameling van Annex I en Annex V KGA-afval. Dit betekent dat visserijschepen nog wel vallen onder het systeem van indirecte financiering voor wat betreft de inzameling van Annex V Vuilnis. Hiervoor is een aparte regeling opgesteld middels het VisHap. Een aantal visserijschepen zal (gezien de grootte van het schip en de aard van de activiteiten) wel beschouwd worden als zeevaart en vallen onder het systeem van indirecte financiering. Het gaat hierbij in 2003 om circa 40 calls van de visserijschepen. In totaal zullen er naar verwachting 1373 schepen (calls) bijdragen aan het systeem van indirecte financiering)

Schepen die de dokken van Niestern Sander aandoen zijn reeds vrijgesteld van het havengeld en zullen ook buiten het systeem van indirecte financiering vallen. Deze schepen treffen een aparte regeling met Niestern Sander voor de inzameling van scheepsgebonden afvalstoffen tijdens hun verblijf.

De verwachting (op basis van onderzoek in Rotterdam) is dat na invoering van de indirecte bijdrage ruim twee keer zoveel schepen afval zullen afgeven als in de huidige situatie. Op dit moment geeft ruim 7% van de schepen afval af in de haven. Een opdeling naar soorten schepen die afgeven geeft aan dat van de zeeschepen op dit moment circa 5% afval afgeeft in de haven. Op basis van deze aannames zal circa 15% van de schepen afval af gaan geven na invoering van de regeling van indirecte financiering. Voor het beperken van risico's wordt voor het systeem van indirecte financiering ervan uitgegaan dat 25-40% van de schepen afval af zal geven. Grotere schepen (> 6.000 GT) maken naar verwachting meer gebruik van het systeem van Indirecte Financiering. In 2005 zullen naar verwachting evenveel zeeschepen als in 2003 de havens van Groningen Seaports aandoen.

5.1.2 Raming Afgifte scheepsafvalstoffen

Het ontstaan van afvalstoffen op schepen wordt bepaald door:

- Motorvermogen (pk) → sludge (annex I)
- Soort brandstof (MDO / HFO) → sludge (annex I) (MDO weinig sludge)
- Aantal vaardagen/herkomst → sludge (annex I) en huishoudelijk afval (V) (m.u.v. voedselresten)
- Bemanning → huishoudelijk afval (annex V)
- Dedicated tanker of niet → ladinggebonden afval (annex II)

Alleen Annex I en V zullen meegenomen worden in het systeem van indirecte financiering. Voor annex II en IV zal voorzien moeten worden in de mogelijkheid tot afgifte, maar de ontdoener zal de rekening hiervan volledig (als directe bijdrage) moeten betalen. Voor wat betreft Annex II en IV zijn geen bruikbare ervaringscijfers bekend. Hierdoor is het lastig om

in te schatten welke hoeveelheden verwacht kunnen worden voor 2005. Voorgesteld wordt om voor deze twee annexen in eerste instantie een marge van 10% bij het totaal bedrag van administratiekosten, annex I en V, en zwerfafval optellen voor de dekking van de kosten van de inzameling van Annex II en IV.

5.1.3 Beoordeling huidige capaciteit met verwachte behoefte

Elke havenbeheerder is verantwoordelijk voor een juiste inschatting van de benodigde capaciteit van havenontvangstvoorzieningen in zijn haven. Daarnaast is de havenbeheerder ook verantwoordelijk dat er voldoende capaciteit beschikbaar is. **Op dit moment kan gesteld worden dat, op basis van empirische gegevens de huidige capaciteit voldoende is voor de huidige én toekomstige behoefte.** Bijlage 5 geeft een lijst met aangewezen inzamelaars. Hier is tevens een opsomming van de beschikbare capaciteit per inzamelaar opgenomen.

5.2 Financiering

De uitvoering van het Haven Afvalstoffen leidt ook tot een financiële stroom. Schepen betalen een bepaald tarief naar inhoudsgrootte bij het aanlopen van het havengebied. Aan elk tarief is een afgifteredt verbonden. In de navolgende paragrafen worden ook de verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen beschreven.

5.2.1 Algemeen

In de WvvS wordt in artikel 6a voor wat betreft de financiering van de in ontvangst name en verwerking van afvalstoffen het volgende voorgeschreven:

Artikel 6a – WvvS

- 1. De havenbeheerder heft van de exploitant van een schip dat zijn haven aandoet, bij iedere aanloop van dat schip een bijdrage in de kosten van het in die haven in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval.*
- 2. De hoogte van de bijdrage wordt door de havenbeheerder vastgesteld. Hij doet dit zodanig dat de som van de jaarlijks geheven bijdragen tenminste gelijk is aan het bij regeling van Onze Minister te bepalen percentage van de totale jaarlijkse kosten van het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval in de desbetreffende haven. De havenbeheerder maakt de bijdragen alsmede de grondslagen ervan bekend in het havenafvalplan. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen regels worden gesteld met betrekking tot de hoogte van de bijdrage van schepen die door hun milieuzorgsysteem, het ontwerp, de uitrusting of de exploitatie aantoonbaar minder scheepsafval produceren.*
- 3. Het voldoen van de bijdrage geeft de kapitein van het schip het niet overdraagbare recht gedurende het verblijf van het schip in de desbetreffende haven scheepsafval af te geven bij een houder van een havenontvangstvoorziening zonder daarvoor een afzonderlijke vergoeding verschuldigd te zijn. De havenbeheerder kan de hoeveelheid, de eigenschappen en de wijze van afgifte van het desbetreffende scheepsafval bepalen, indien het krachtens het tweede lid bepaalde percentage minder bedraagt dan 100%.*

4. De havenbeheerder gaat met de desbetreffende houder van een havenontvangstvoorziening een overeenkomst aan met betrekking tot het overeenkomstig het derde lid af te geven scheepsafval. 5. De havenbeheerder betaalt de kosten met betrekking tot de verwerking van het scheepsafval niet eerder dan na ontvangst van een verklaring van verwerking. Bij algemene maatregel van bestuur kunnen nadere regels worden gesteld met betrekking tot deze verificatie.

6. De exploitant van een schip vergoedt aan de houder van de havenontvangstvoorziening de kosten van de ontvangst, de opslag en de verwerking van de door de kapitein van dat schip bij die houder afgegeven scheepsafval, schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, voor zover het niet het krachtens het derde lid afgegeven scheepsafval betreft.

7. In afwijking van het eerste lid kunnen bij of krachtens algemene maatregel van bestuur ten aanzien van pleziervaartuigen, waarmee niet meer dan 12 passagiers mogen worden vervoerd, of vissersvaartuigen regels worden gesteld, waarbij de exploitant van een schip aan de beheerder of beheerders van één of meer van de in artikel 6, eerste lid, bedoelde havens een periodieke vergoeding is verschuldigd, ongeacht het aantal malen dat het schip één of meer van die havens aandoet.

8. Dit artikel is ook van toepassing op buitenlandse schepen.

Het in lid 2 genoemde percentage indirecte financiering zal door middel van een Ministeriële Regeling worden vastgesteld. Er wordt er naar gestreefd om te komen tot een systeem van 100% indirecte financiering. Er zal echter worden begonnen met een systeem van 30% indirecte financiering. Jaarlijks zal de werking van dit systeem worden geëvalueerd en kan het percentage indirecte financiering met een Ministeriële Regeling worden bijgesteld.

De bovengenoemde wijze van indirecte financiering geldt voor al het scheepsafval. (Restanten van) schadelijke stoffen worden direct gefinancierd.

Conform lid 3 van artikel 6a van de Wvvs verkrijgt het schip een bepaald afgifrecht. De afgifte van al het afval dat buiten dit afgifrecht valt wordt direct gefinancierd (lid 6 van artikel 6a van de Wvvs).

5.2.2 Verantwoordelijkheden schip

De exploitant van een schip dat de haven aandoet is als bijdrage in de kosten van voorzieningen voor het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval een heffing verschuldigd. De kosten voor afgifte van afvalstoffen buiten zijn afgifrecht dienen direct betaald te worden aan de inzamelaar.

5.2.3 Verantwoordelijkheden havenbeheerder

De havenbeheerder bepaalt de hoogte van de bijdrage voor het in ontvangst nemen, opslaan en verwerken van scheepsafval. Tevens worden door de havenbeheerder betalingen gedaan aan gerechtigden.

5.2.4 GT categorieën differentiatie

In onderstaande tabel zijn gegevens opgenomen over GT categorieën (exclusief visserij en veerdiensten), waarbij alleen de hoge aantallen meegenomen zijn.

GT	Aantal schepen	Soort schepen	Soort Brandstof	Aantal Bemanningsleden
0-1.999	3948	<ul style="list-style-type: none"> • General Cargo • Tankers 	MDO	± 8
2.000-3.000	926	<ul style="list-style-type: none"> • General Cargo • Chemical Tanker 	MDO	± 10
3.000-6.000	767	<ul style="list-style-type: none"> • General Cargo • Vehicles Carrier • Chemical Tanker 	MDO	± 12
6.000-10.000	390	<ul style="list-style-type: none"> • General Cargo • Bulk Carrier • RoRo Cargo 	HFO	± 20
>10.000	592	<ul style="list-style-type: none"> • Bulk Carrier • General Cargo • RoRo Cargo • Vehicles Carrier 	HFO	± 25

Tabel 7: Indicatieve scheepsgegevens per GT klasse

MDO schepen produceren aanzienlijk minder sludge dan HFO schepen (en komen ook van minder verre bestemmingen). Dit leidt tot de conclusie dat deze schepen relatief gezien minder zwaar belast moeten worden in het systeem van indirecte financiering (een lagere heffing en afgifrecht), aangezien zij ook aanzienlijk minder bijdragen aan de kosten van afvalinzameling in de haven.

Voor het bepalen van de verwachte hoeveelheid afval wordt gebruik gemaakt van de rekenformules (afkomstig uit het NEI-rapport):

- Sludge: brandstofverbruik per dag (tonnen) x aantal vaardagen x 2% residu
- Huishoudelijk afval: aantal bemanningsleden x 2,5 kg p.p. x aantal vaar- en ligdagen

5.2.5 Wijze van facturering

De financiële afhandeling van de afvalafgifte is een zaak tussen de inzamelaar en de ontdoener (het schip/de agent). Groningen Seaports zal van ieder zeeschip dat valt onder het systeem van indirecte financiering een afvalheffing toevoegen op de factuur van de havengelden (na rato van het GT van het betreffende schip). Ieder schip dat participeert in het systeem van indirecte financiering verkrijgt een afgifrecht na rato van het GT.

Buiten het afgifrecht voor schepen vallen de kosten ten gevolge van:

- de afgifte van ladinggebonden afval;
- de inzameling van Annex II en IV;
- afwijkingen van de acceptatiecriteria van de inzamelaar (bijvoorbeeld vermenging van afval of overschrijding maximum CZV⁹ in bilge/sludge);
- langere handlingtijd dan 30 minuten;
- afgifte buiten standaard servicetijden (standaard servicetijden ma. t/m za. van 8.00 -17.00 uur).

⁹ CZV = Chemisch Zuurstof Verbruik

Bovenstaande is in tabel 10 weergegeven.

Af te geven afvalstoffen onder systeem van indirecte financiering

	Annex I	Annex II	Annex IV	Annex V KGA	Annex V vuilnis
GT					
< 2000	X	-	-	X	X
2000-3000	X	-	-	X	X
3.001-6.000	X	-	-	X	X
6.001-10.000	X	-	-	X	X
>10.000	X	-	-	X	X

Tabel 8: Af te geven afvalstoffen onder systeem van indirecte financiering

Annex I		Annex V				Annex II		Annex IV
lading	mk	huisvuil	KGA	overig	lading	lading	overig	sewage
X		max €300 - €1000		0 m3	X		X	0 m3

Tabel 9: Af te geven afvalstoffen en afgifte recht

De bovenstaande punten zijn buiten het afgifrecht gehouden om de heffing voor de schepen in deze categorie zoveel mogelijk te beperken. Voor wat betreft de eerste en de derde bullet wordt opgemerkt dat ladinggebonden afval (o.a. Annex II) volgens de richtlijn buiten het systeem van indirecte financiering valt.

Na afronding van de inzamelactiviteiten ondertekenen de ondoener (het schip) en de inzamelaar beiden het S-formulier. De inzamelaar stuurt de rekening naar de ondoener en stuurt een kopie van de rekening naar Groningen Seaports. De kopie van de rekening dient, samen met het S-formulier, **uiterlijk binnen 8 dagen na afronding van de inzamelactiviteiten** bij Groningen Seaports ingediend te worden. De Financiële Afdeling controleert de gegevens op de rekening en het S-formulier. Vervolgens worden de afvalheffing en administratiekosten op de factuur van havengelden geplaatst. De financiële vergoeding van het afgifrecht zal als credit op de factuur van de havengelden worden geboekt. Indien een schip lagere kosten maakt dan de kosten die vallen binnen de voorwaarden van indirecte financiering (dus lager dan het verkregen afgifrecht), zullen slechts die specifieke kosten vergoed worden.

Artikel 6a lid 5 van de Wvvs schrijft voor dat de betaling pas kan worden verricht als de verklaring van verwerking bij Groningen Seaports ingediend is. Omdat er vaak veel tijd zit tussen inname en eindverwerking, wordt er door Groningen Seaports na het ontvangen van de afgifteformulieren (S-formulier) en de kopie van de nota een voorlopige betaling verricht aan de agent/het schip. Periodiek worden er door de havenontvangstinstallaties verklaringen van verwerking en accountantsverklaring(en) toegezonden aan Groningen Seaports. Na controle van deze gegevens, wordt overgegaan tot een definitieve afrekening. Indien de gegevens niet kloppen, dient de havenontvangstinstallatie het verschil te betalen aan Groningen Seaports. Vervolgens bepaald Groningen Seaports of dit verschil uit het directe of het indirecte deel van de rekening komt. Indien dit het indirecte deel betreft, is de vergoeding voor Groningen Seaports. Indien de vergoeding ten goede komt voor het directe deel van de rekening, wordt dit bedrag alsnog aan de agent/het schip overgemaakt.

5.3 Administratie kosten

Voor de verwerking van het vooraanmeldingsformulier, de operationele melding start en einde inzameling en de verwerking van het S-formulier en verder de financiële handelingen welke binnen het proces verricht worden zal door Groningen Seaports een heffing van € 15,- per call gedaan worden.

5.4 Tarieven

Op basis van de ingeschatte hoeveelheden van afgifte van scheepsgebonden afvalstoffen worden de volgende tarieven vastgesteld voor 2017¹⁰:

Differentiatie GT	Administratiekosten Groningen Seaports	Indirecte bijdrage	Afgifterecht
< 100		€ 12,50	
< 2.000	€ 15,-	€ 50,00	€ 300,00
2.000-3.000	€ 15,-	€ 90,00	€ 400,00
3.001-6.000	€ 15,-	€ 125,00	€ 500,00
6.001-10.000	€ 15,-	€ 200,00	€ 700,00
> 10.000	€15,-	€ 325,00	€ 1000,00

Tabel 10: Tarieven Indirecte Financiering 2017

Middels deze tarieven en de verwachte aanloop van schepen in de haven zal circa 30% van de totale kosten van afvalinzameling in de havens van Groningen Seaports gefinancierd worden met het systeem van indirecte financiering.

Uitzonderingen:

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 zal € 7,50 per aanloop per vissersschip geheven worden.

Visserij-schepen die niet bij de SFAV zijn aangesloten zullen eveneens een indirecte bijdrage moeten gaan betalen. De hoogte van deze indirecte bijdrage bedraagt de prijs van een SFAV-abonnement plus een opslag van 10%. De havenbeheerder zal door middel van een overeenkomst met de SFAV zorgdragen voor melding van een aanlanding van een niet-lid en de SFAV opdracht geven tot facturering waardoor automatisch het lidmaatschap ontstaat. Bij volgende aanlopen in één van de (SFAV)havens in dat jaar is dan geen indirecte bijdrage meer verschuldigd.

¹⁰ Groningen Seaports houdt zich het recht voor om tarieven tussentijds, na evaluatie, te wijzigen.

Eigenaars/vertegenwoordigers die geen abonnement nemen op basis van de eerste betaling van de indirecte bijdrage zullen bij iedere volgende aanloop in de haven steeds een indirecte bijdrage verschuldigd zijn. In het VISHAP is het een en ander uitgewerkt.

De veerdiensten binnen het beheersgebied zullen ontheffing aanvragen voor de indirecte bijdrage, afgifte en melding. De verwachting is dat deze ontheffing verleend zal worden.

Schepen die de dokken van Niestern Sander aandoen zijn reeds vrijgesteld van het havengeld en zullen ook buiten het systeem van indirecte financiering vallen. Deze schepen treffen een aparte regeling met Niestern Sander voor de inzameling van scheepsgebonden afvalstoffen tijdens hun verblijf.

6 Vrijstelling, ontheffing en afzien van afgifte

Een schip hoeft in bepaalde omstandigheden niet aan haar verplichting om afval af te geven te voldoen. Dit is het geval als het schip onder een vrijstellingscategorie valt, een ontheffing van de Minister van Verkeer & Waterstaat heeft of afziet van afgifte. In dit hoofdstuk worden deze begrippen behandeld. Het is voor de duidelijkheid belangrijk om te weten dat de begrippen ontheffing en vrijstelling binnen de Richtlijn en de Wvvs op een andere manier worden gebruikt. Het voorliggende Havenafvalplan is gebaseerd op de definities uit de Wvvs.

6.1 Vrijstelling

Uit artikel 4 van de Wvvs volgt, dat de Minister van Verkeer & Waterstaat vrijstelling van regels en voorschriften met betrekking tot de afgifte van scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen, kan verlenen aan categorieën schepen.

Artikel 4 – Wvvs

Bij algemene maatregel van bestuur kunnen categorieën van schepen geheel of gedeeltelijk van de toepassing van een of meer krachtens deze wet gegeven regels en voorschriften worden uitgezonderd.

Bij de implementatie van de richtlijn worden nog geen vrijstellingen verleend aan groepen van schepen. Op het moment dat het Scheepsafvalstoffenbesluit in Nederland van kracht wordt, worden schepen vrijgesteld die onder dit besluit vallen.

6.2 Ontheffing

Een ontheffing kan in een Nederlandse haven door de Inspectie Verkeer & Waterstaat – Divisie Scheepvaart worden verleend (artikel 35a Wvvs) voor meldplicht (artikel 12a Wvvs), afgifteplicht (artikel 12b Wvvs) of verplichte bijdrage (artikel 6a Wvvs) voor de afgifte van scheepsafval. Hiervoor dient het schip een Application Form (<https://www.ilent.nl/>) te gebruiken. Dit geldt ook voor buitenlandse schepen. Een ontheffing wordt verleend als aan de voorwaarden uit de Beleidsregel voor de uitvoering van artikel 35a van de Wvvs is voldaan en na een advies van de desbetreffende havenbeheerder.

In de Wvvs handelt artikel 35a over de ontheffing:

Artikel 35a - Wvvs

1. *Onze Minister kan op verzoek van de exploitant geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 6a, 12a of 12b, indien:*
 - a. *het een schip betreft dat volgens een dienstregeling veelvuldig en regelmatig bepaalde havens aandoet;*
 - b. *genoegzaam is aangetoond dat er een regeling is getroffen voor de afgifte van scheepsafval ineen volgens die dienstregeling aan te lopen haven, en*

- c. voor die afgifte voldoende bijdragen zijn verschuldigd.*
- 2. Een ontheffing als bedoeld in het eerste lid kan onder beperkingen worden verleend. Aan een ontheffing kunnen voorschriften worden verbonden.*
- 3. Een gedraging in strijd met de in het tweede lid bedoelde beperkingen en voorschriften is verboden.*
- 4. De kosten die samenhangen met de behandeling van de aanvraag en de verlening van de ontheffing alsmede met de afgifte van duplicaten en gewaarmerkte afschriften van de ontheffing worden ten laste gebracht van de aanvrager van de ontheffing.*
- 5. De tarieven ter vergoeding van de kosten worden bij regeling van Onze Minister vastgesteld.*
- 6. Dit artikel is ook van toepassing op buitenlandse schepen.*

De havenbeheerder ontvangt een melding van de ontheffing van Inspectie Luchtvaart en Transport. Op het moment van vaststelling van dit plan werkte Inspectie Luchtvaart en Transport (ILT) met een set instructies t.b.v. haar inspecteurs voor de uitvoering van artikel 35 a van de Wet Voorkoming Verontreiniging door Schepen. Voor actuele regels wordt verwezen naar de ILT.

6.3 Afzien van afgifte

Het is voor een kapitein onder voorwaarden mogelijk om af te zien van afgifte van zijn scheepsafvalstoffen. Uit zijn gemelde gegevens dient te blijken dat hij zijn afval in een volgende haven af kan geven en dat hij voldoende opslagcapaciteit aan boord heeft. In artikel 12b lid 2 van de Wvvs wordt deze mogelijkheid beschreven. Voor het toegepaste beleid wordt verwezen naar ILT (: https://www.ilent.nl/Images/ILT.225.03%20-%20Aanvraag%20HOI%20ontheffing_tcm334-356156.pdf).

Artikel 12b - Wvvs

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

7 Melding tekortkomingen en klachtenprocedure

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

7.1 Melden klachten en tekortkomingen

Klachten over en tekortkomingen van de havenontvangstvoorzieningen kunnen met een klachtenformulier (zie bijlage 7) worden gemeld aan de havenmeester. De havenmeester registreert de klachtmeldingen en neemt de klacht vervolgens in behandeling.

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

Artikel 6b - Wvvs

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

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

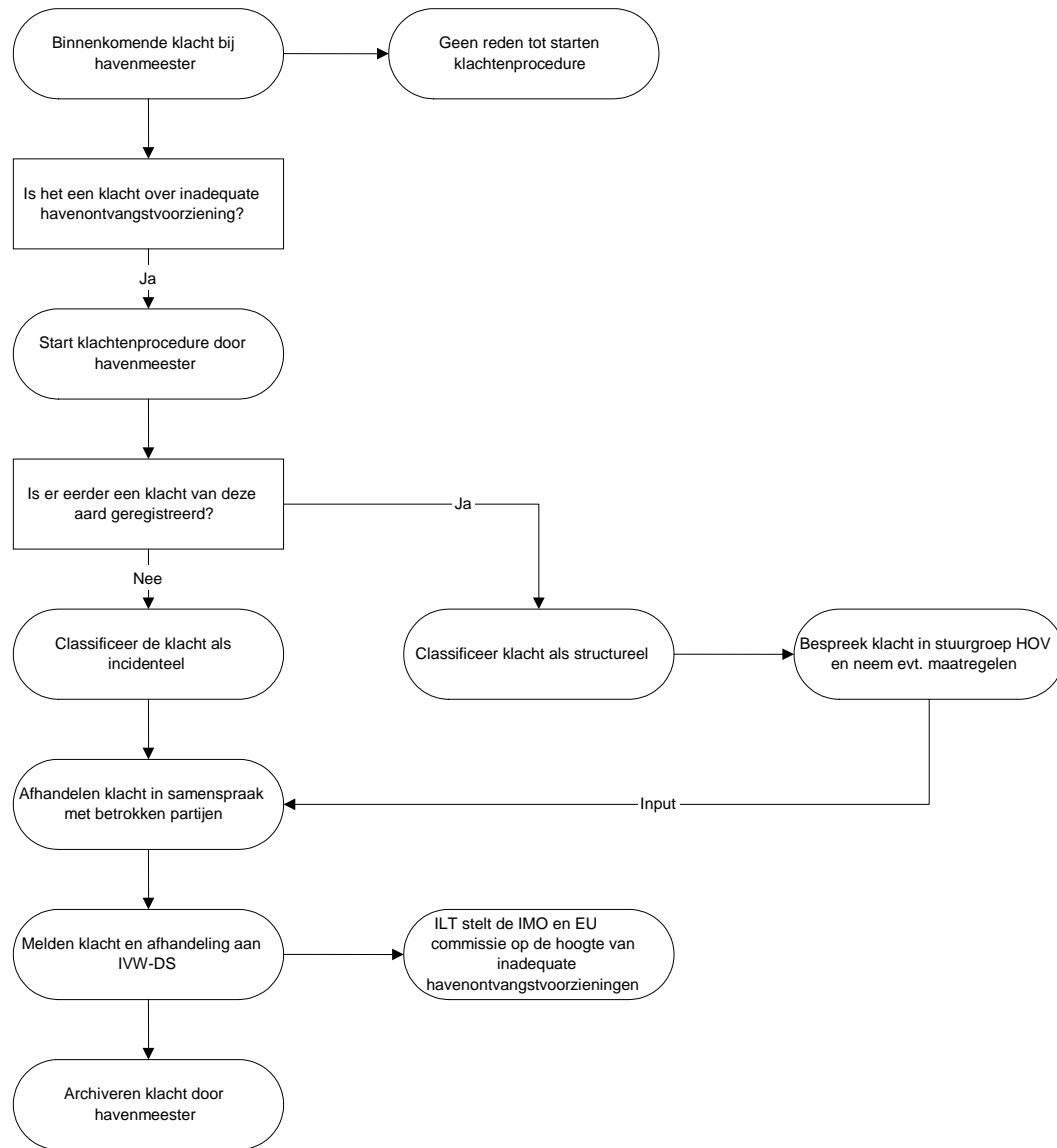
§ 4. Melding tekortkomingen en klachtenprocedure

Artikel 8

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

7.2 Procedure klachten en tekortkomingen

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



Procedure 7: Klachten en tekortkomingen

7.3 Afhandeling

De havenmeester onderzoekt de klacht en/of de tekortkoming. In samenspraak met alle betrokken partijen wordt naar een aanvaardbare oplossing gezocht. Indien er meerdere vergelijkbare klachten binnenkomen, zoekt de havenmeester samen met de Stuurgroep HAP naar structurele oplossingen.

7.4 Afsluiting

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

Begeleidende maatregelen

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

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

Artikel 17 – Europese Richtlijn 2000/59/EG

Evaluatie

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

8 Handhaving

De Inspectie Verkeer en Waterstaat - Divisie Scheepvaart verricht de taken met betrekking tot toezicht en handhaving. Voor details betreffende de handhaving en aanhouding in het kader van de Wvvs wordt verwezen naar het handhavingsbeleid van de Inspectie Verkeer en Waterstaat – Divisie Scheepvaart.

9 Havenafvalplan visserij (VisHAP)

De SFAV betaalt de kosten van de inzameling en verwerking van Annex I en V KGA rechtstreeks aan de inzamelaar (100% indirecte financiering). Voor de inzameling van Annex V Vuilnis zal € 7,50 indirect en per aanloop per vissersschip geheven worden.

Voor SFAV-leden wordt verwezen naar het Havenafvalplan visserij(VisHAP)

Eigenaars/vertegenwoordigers die geen SFAV-abonnement nemen zullen bij iedere aanloop in de haven steeds een indirecte bijdrage verschuldigd zijn overeenkomstig het geldende tarief.

10 Bijlagen

10.1 Bijlage 1: Afkortingen

AMvB	: Algemene Maatregel van Bestuur
Awb	: Algemene wet bestuursrecht
BBE	: Stichting Bedrijfs Belangen Eemshaven
CRP	: Centraal Registratie Punt
EG	: Europese Gemeenschap
ETA	: Estimated time of arrival
ETD	: Estimated time of departure
EU	: Europese Unie
EURAL	: Europese Richtlijn Afvalstoffen Lijst
HAP	: HavenAfvalPlan
HOV	: HavenOntvangstVoorzieningen
IMO	: Internationale Maritieme Organisatie
IOPP	: International Oil Pollution Prevention
ILT	: Inspectie Luchtvaart en Transport
KGA	: Klein Gevaarlijk Afval
LMA	: Landelijk Meldpunt Afvalstoffen
LRP	: Lokaal Registratie Punt
NHIS	: Noordelijk Haven Informatie Systeem
NRP	: Nationaal Registratie Punt
NSC	: Nautisch Service Centrum
OM	: Openbaar Ministerie
Pmv	: Provinciale milieuverordening
SAB	: Stichting Afvalstoffen Binnenvaart
SBE	: Vereniging Samenwerkende Bedrijven Eemsmond
SFAV	: Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij
Svw	: Scheepvaartverkeerswet
Wed	: Wet economische delicten
Wm	: Wet milieubeheer
Wvo	: Wet verontreiniging oppervlaktewater
Wvvs	: Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Bijlage 2: Begrippen

- **Beheersgebied** Het beheersgebied van Groningen Seaports, zoals dat is aangegeven in bijlage B.
- **Binnenvaartschip** Een schip, niet zijnde een zeeschip
- **Buitenlands schip** Een schip dat een ander vlag dan de Nederlandse voert.
- **Directe financiering** Het rechtstreeks door een schip aan de ontvanger van ladingresiduen betalen van de kosten van de afgifte.
- **Gevaarlijke stoffen** Stoffen, die gevaar voor explosie, brand, corrosie, vergiftiging, bedwelming of straling kunnen opleveren, zoals vermeld in de “International Maritime Dangerous Goods Code”, de “(International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk”, de “(International) Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquified Gases in Bulk” van de Internationale Maritieme Organisatie, dan wel in het “Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn” (ADNR), alsmede elk andere stof die door het Dagelijks Bestuur als gevaarlijke stof is aangewezen en bekendgemaakt.
- **Groningen Seaports** Het openbaar lichaam, als bedoeld in de Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven, aangegaan door de Provinciale Staten van Groningen bij besluiten van 29 juni 1988 en 1 februari 1989, de raad van de gemeente Delfzijl bij besluit van 30 juni 1988 en de raad van de gemeente Hefshuizen bij besluit van 26 januari 1989 en goedgekeurd bij Koninklijk Besluit van 7 april 1989, nr. 89.00.8542 of zoals deze Gemeenschappelijke Regeling nadien is gewijzigd.
- **Haven** De kaden, pieren of steigers waar schepen ligplaats kunnen hebben of waar opvarenden en zaken ingescheept of ontscheept kunnen worden, behorend tot het havenbeheersgebied van het havenschap Groningen Seaports, zoals dit is aangegeven op de bij dit havenafvalplan behorende kaart.
- **Havenbeheerder** De beheerder van een bij of krachtens algemene maatregel van bestuur aangewezen haven draagt zorg voor een toereikende havenontvangstvoorziening.
- **Havenontvangstvoorziening** Iedere vaste, varende of rijdende voorziening die geschikt is voor de inname van scheepsafvalstoffen en waarvan de houder beschikt over een aanwijzing ingevolge van de Wvvs alsmede de benodigde vergunningen conform de Wet Milieubeheer.
- **Havenafvalplan** De havenbeheerder stelt, na overleg met de betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers, voor een termijn van ten hoogste drie jaar, een passend plan voor ontvangst en verwerking van scheepsafval en de in en overige schadelijke stoffen dan wel restanten van schadelijke stoffen, afkomstig van schepen die de betreffende haven gewoonlijk aandoen, vast.
- **Indirecte financiering** Het door elk schip, ongeacht of het al dan niet scheepsafvalstoffen afgeeft, bijdragen in de kosten voor inzameling en verwerking van de scheepsafvalstoffen. Criteria voor de bepaling van de bijdrage hebben betrekking op scheepsgrootte en andere relevante factoren voor de hoeveelheid door het schip gegenereerde afvalstoffen.
- **Kapitein** De gezagvoerder of schipper van een schip dan wel degene die deze vervangt.
- **Ladingresiduen** De restanten van de lading die door het schip wordt vervoerd, waaronder niet inbegrepen ladinggebonden afval zoals onder “scheepsafvalstoffen” omschreven.
- **Ligplaats** Het gedeelte van de haven dat door de havenmeester aan een schip wordt aangewezen om te bezetten, uitgedrukt in plaats, lengte, breedte en diepte.
- **Lozen** Elk vrijkomen van schadelijke stoffen van een schip, hoe ook veroorzaakt, waaronder begrepen ontsnappen, overboord zetten, wegvloeien, weglekken, pompen of ledigen.

- Pleziervaartuig Schip, bestemd of gebruikt voor sport of vrijetijdbesteding, ongeacht het type en de wijze van voortstuwen.
- Richtlijn Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen.
- Scheepsafvalstoffen Afvalstoffen, niet zijnde ladingresiduen, die ontstaan tijdens de bedrijfsvoering van het schip en vallen onder de reikwijdte van de Bijlagen I, II, IV en V van het Verdrag, alsmede ladinggebonden afval, zijnde al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft, waaronder in ieder geval begrepen worden stuw materiaal, schoorpalen, laadborden, verpakkingsmateriaal, houten platen, papier, karton, draad en stalen banden.
- 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.
- Sleepboot Een motorschip dat sleepdienst of assistentie verleent en hiertoe bestemd is.
- Tankschip Een schip, gebouwd voor of aangepast aan het vervoer van onverpakte vloeibare lading in haar laadruimen.
- (Marpol) Verdrag Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocollen en Bijlagen en Aanhangsels (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), en met het op 17 februari 1974 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188).
- Vissersvaartuig Schip, uitgerust of met commercieel oogmerk gebruikt voor het vangen van vis of andere levende rijkdommen van de zee.
- Zeeschip Een schip dat gebruikt wordt voor de vaart ter zee of dat blijkens zijn constructie voor de vaart ter zee is bestemd en elk schip dat is voorzien van een document, afgegeven door het bevoegd gezag van het land waar het schip is ingeschreven, waaruit blijkt dat het geschikt is voor de vaart ter zee.

10.2 *Bijlage 3* Overzichtskaarten beheersgebied Delfzijl/Eemshaven





10.3 Bijlage 4: Wettelijk kader

Deze bijlage beschrijft de regelgeving die betrekking heeft op dit Haven Afvalstoffen Plan. Deze regelgeving kan worden onderverdeeld in internationale regelgeving, Europese regelgeving, nationale regelgeving en regionale of lokale regelgeving.

10.3.1 Internationale regelgeving

Het platform voor internationale regelgeving met betrekking tot de scheepvaart is de International Maritime Organisation (IMO). De belangrijkste internationale regelgeving met betrekking tot dit plan is het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (ook wel Marpol '73/'78 genoemd). In paragraaf 3.4 is aangegeven welke afvalstoffen en verschillende annexen van dit verdrag op dit plan van toepassing zijn.

10.3.2 Europese regelgeving

Voor dit plan is een groot aantal Europese richtlijnen van toepassing. De belangrijkste richtlijn in dit kader is de richtlijn die dit Haven Afvalstoffen Plan voorschrijft:

- Richtlijn nr. 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en restanten van schadelijke stoffen;
Naast deze richtlijn zijn ook de volgende Europese richtlijnen van toepassing:
- Richtlijn 91/156/EEG van de Raad tot wijziging van Richtlijn 75/442/EEG betreffende afvalstoffen;
- Richtlijn 91/689/EEG van de Raad betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Richtlijn 94/31/EG van de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/689/EEG betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Richtlijn 95/21/EG van de 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 1836/93/EG van de Raad van 29 juni 1993 inzake de vrijwillige deelneming van bedrijven uit de industriële sector aan een communautair milieubeheer en auditsysteem.

10.3.3 Nationale regelgeving

De internationale en Europese regelgeving is vastgelegd in de nationale regelgeving. Nationale regelgeving die betrekking heeft op dit Haven Afvalstoffen Plan is:

- Wet voorkoming verontreiniging door vchepen, uitvoeringsbesluiten en ministeriële regelingen;
- Besluit voorkoming verontreiniging door schepen;
- Regeling voorkoming verontreiniging door schepen;
- Besluit Havenontvangstvoorzieningen;
- Regeling Havenontvangstvoorzieningen;
- Regeling communicatie en loodsaanvragen zeevaart;


- Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer;
- Wet op de Economische Delicten;
- Wet Milieubeheer.

10.3.4 Provinciale en lokale regelgeving

Regelgeving op provinciale en lokaal niveau die relevant is voor dit plan:

- Provinciale Milieuverordening Groningen;
- Gemeenschappelijke regeling Havenschap Delfzijl/Eemshaven;
- Havenverordening Groningen Seaports;

10.4 Bijlage 5: Meldingsformulier

 GRONINGEN SEAPORTS		Ingevolge de Nederlandse Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Vwvs) en Richtlijn 2000/59/EG is het Haven Afvalstoffen Plan Eemsgebied van toepassing. Door uw aanloop verklaart u zich akkoord met de hieruit voortvloeiende rechten en plichten, waarop algemene voorwaarden van toepassing zijn (zie Toelichting, & www.groningen-seaports.com) De verplichting om af te geven geldt in de zeehavens van alle lidstaten van de EU.						Formulier (NL): Melding scheepsafval en (restanten van) schadelijke stoffen (art. 12a lid 1 Vwvs)		(zo mogelijk 24 uur voor aankomst invullen en opsturen naar Groningen-Seaports dmv verzend	
EMKH travelcode		Aantal bemanningsleden:		Motorvermogen kW		Gross Tonnage	GT:				
Lloyds / IMO nr. :	1111111	Aantal passagiers:		ETA: datum / tijd		ETD: datum / tijd					
Naam schip:	Naam schip:	Huidige aanloophaven:									
Roepletters :	Roepletters:	Vorige aanloophaven:									
Vlaggenstaat:	Vlag:	Volgende aanloophaven:									

Soort afval	Product naam of VN nummer	Hoeveelheid af te geven in haven	Naam inzamelaar of ontvangend bedrijf	Verwachte ligplaats van afgifte	Datum Verwachte afgifte	opslag-capaciteit aan boord	hoeveelheid die aan boord blijft	Haven waar het resterende afval afgegeven zal worden	Haven waar het vorige afval afgegeven is	Datum vorige afgifte	Hoeveelheid die ontstaat tussen deze melding en de volgende aanloophaven
1. Machinekamer (Marpol annex I)											
Brandstofresten (specificeren)		m ³				m ³	m ³				m ³
Lens/Bilge water		m ³				m ³	m ³				m ³
Afgewerkte olie		m ³				m ³	m ³				m ³
2. Accommodatie (Marpol annex IV en V)											
Sanitair afval		m ³				m ³	m ³				m ³
Plastic		m ³				m ³	m ³				m ³
Voedselrestanten		m ³				m ³	m ³				m ³
Klein Chemisch Afval		m ³				m ³	m ³				m ³
Huishoudelijk		m ³				m ³	m ³				m ³
3. Ladingzone (Marpol annex I, II en V)											
Annex I Vuil ballast water		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex I Oliehoudend waswater (inclusief ladingrestant, productnaam of mengsel specificeren)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex II Waswater schadelijke vloeistoffen (inclusief chemicaliën; ladingrestant, productnaam of mengsel specificeren)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex II Overig (specificeren: bijv. restant in polycans of vaten)		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex V Droge lading restanten		m ³				m ³	m ³				m ³
Annex V Ladinggebonden afval (specificeren: bijv. stuwhout,		m ³				m ³	m ³				m ³

Datum kennisgeving:	18 november 2004
Tijd:	11:27
Naam scheepvaartagent:	Naam scheepvaartagent:
Adres:	Adres:
Postcode en plaats:	Postcode: Plaats:
Handtekening:	

10.5 Bijlage 6: Formulier klachten en tekortkomingen

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 cruise-schip
 vrachtschip bulkcarrier
 ander type (specificeren)

2. Gegevens betreffende de haven

Land:
 Haven of havengebied:
 Kade, pier, ligplaats of ankerplaats:
 Exploitant van de havenontvangstvoorziening (indien bekend):
 Datum van aankomst:
 Datum van het voorval:
 Datum van vertrek:

3. Aard en geschatte hoeveelheid aangeboden scheepsafval

3.1 Olie (Marpol Annex I)

Type oliehoudend scheepsafval:	
Bilgewater m3	
Sludge afkomstig van de brandstofzuiveringsinstallatie	m3
Schilfers en slops afkomstig van gereinigde tanks	m3
Vervuild ballastwater	m3
Tankwaswater	m3
Ander scheepsafval (specificeren)	m3
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?	Ja/Nee
Kosten:	

3.2 In bulk vervoerde schadelijke vloeistoffen (Marpol Annex II)

Type mengsel van water en residu van schadelijke vloeistof dat afkomstig is van tankwassingen en dat aan een havenontvangstvoorziening is aangeboden	
Categorie A stof	m3
Categorie B stof	m3
Categorie C stof	m3
Andere stof (specificeren)	m3
De stof wordt aangemerkt als: stollend of stof met een hoge viscositeit (aankruisen)	
Gangbare benaming van de vervoerde schadelijke vloeistof:	
Waren havenontvangstvoorzieningen beschikbaar?	Ja/Nee
Kosten:	

3.3 Vuilnis (Marpol Annex V)

Type vuilnis	
Plastic	m3
Stuwhout en verpakkingsmateriaal dat blijft drijven	m3
Vermalen resten van papier, lompen, glas, metalen, flessen, aardewerk, etc.	m3
Papier, lompen, glas, metalen, lompen, flessen, aardewerk, etc.	m3
Voedselresten	m3
Asresten uit de verbrandingsinstallatie	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

10.6 Bijlage 7: Afgifteformulier (S-formulier)

Naam van het ontvangende bedrijf Name of the receiving company	Formulier voor de overdracht van scheepsafvalstoffen Ship waste transfer form
VHB-nummer VHB number	Formulier S1 Bewijs van afgifte / Form S1 Proof of waste disposal
Postcode en adres Area code and address	Bestemd voor het afgevend schip / For discharging vessel
	Het ingevulde formulier 5 jaar aan boord bewaren. The completed and signed form must kept on board for 5 years.

1	S-nummer File number	_ _ _ _ / S _ _ _ _ _					
2	Naam afgevend schip Name of discharging vessel		Vlag Flag				
	Naam scheepsagent/waarder Name shipping agent/waarder						
	Postcode/adres Area code/address						
	<input type="checkbox"/> Zeeschip* Seagoing vessel IMO number	IMO-nummer IMO number	Hoefletters Call sign	Bruto tonnasje Gross tonnage			
	<input type="checkbox"/> Binnenschip* Inland craft	Scheepsnummer Vessel registration no.	Brandmerk				
3	Eurocode	Afwalcode Waste code	Naam van het afval Common name of waste	Hoeveelheid** Quantity	Naam, nr. of kenteken van ontvangsbijzand Name, no. or registration no. of the receptance vessel	Verwijderwijze Removal option	Direct indirect***
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
				m³ / kg			0 / 1
4	Datum van afgifte (d/m/j) Date of discharge (d/m/y)	Tijdstip aanvang afgifte (uu:mm) Time start of discharge (hh:mm)	Tijdstip gereed afgifte (uu:mm) Time completion of discharge (hh:mm)				
5	Vaarscegnummer Voyage number	Gemeente, haven of havennr. Municipality, port or port number					
6	Ruimte voor aanvullende gegevens Supplementary remarks						
7	Handtekening ontvanger Signature of receiver			Handtekening ontzender Signature of discharger			
	Naam Name	Naam Name					
	Functie Function	Functie Function					
* Aankruisen wat van toepassing is. Tick what is applicable. ** Omcirkelen wat van toepassing is. Circle what is applicable. *** Omcirkelen wat van toepassing is. Alleen verplicht in de Havenregio Rotterdam-Rijnmond. Circle what is applicable. Mandatory only in Rotterdam Port area.							
versie 1.0 Art. 4673 - Uitgave / Published bva www.bxav.nl - Tel. +31 70-306 67 00							

10.7 Bijlage 8: Lijst Inzamelaars en capaciteit

Inzamelaar	Telefoon	Fax	Annex I	Annex II	Annex IV	Annex V KGA	Annex V Vuilnis
Main b.v.	0223 632177	0223 631290	X		X	X	
Sita Recycling Services	0598 696633	0598 696622			X		X
Bek & Verburg	0104287744	0104287749				X	X
Reym	0598659500	0598624433		X			
van Gansewinkel	050 3168888	050 3168880				X	X
Jongen b.v.	0786352934	0786356406	X	X	X	X	

Jongen b.v.	Bek & Verburg	MAIN	Sita	AVR	van Gansewinkel
Annex I • Bilgeboten	-	Annex I • Bilgeboten • Vacuümoplegger met MANtrekker (30m ³)	Annex I • 12 m ³ vacuümauto • 30 m ³ tankwagen	Annex I • vacuümauto's • tankwagens	
Annex II • Bilgeboten				Annex II • vacuümauto's • tankwagens	
		Annex IV • Vacuümoplegger	Annex IV • 12 m ³ vacuümauto		
Annex V KGA • Bilgeboten	Annex V KGA Annex V KGA • Voldoende containers • Voldoende transportmiddelen	Annex V KGA • Bilgeboot • Aanhangwagen (bij kleine hoeveelheden)	-		Annex V KGA • Voldoende containers • Voldoende transportmiddelen
	Annex V Vuilnis • Voldoende containers/bigbags • Voldoende transportmiddelen	-	Annex V Vuilnis • Voldoende containers/bigbags • Voldoende transportmiddelen		Annex V Vuilnis • Voldoende containers/bigbags • Voldoende transportmiddelen
• Bilgeboten	PM (momenteel afvoer, binnenkort scheiding enz. op locatie) Zal concreet zijn of anders verwoord in het finale concept	Opslagcapaciteit • Afvalstoffen Depot • 4x100m ³ opslagtanks • KGA containers (totaal < 10 ton)	Algemeen overzicht: • 15 containerwagens tot 10 m ³ • 27 containerwagens 10-40 m ³ • 24 rol-containerwagens 120-5000 l. • 15 vuilniswagens • 6 bakwagens (stukgoed/gevaarlijk afval) • 2 tankwagens met inhoud 30 m ³ • 1 vacuümwagen met inhoud 12 m ³ • 2 chemobussen • 1 voertuig inzamelen vertrouwd papier		Algemeen overzicht: • Rolcontainers tot 5000 ltr. • Portaalcontainers tot 40 m ³ • Perscontainers • Foliezakken en houders • Opslagvaten • Emballage voor gevaarlijk afval • Opslagkasten en containers voor gevaarlijk afval

Gemeenschappelijke Regeling Havenschap Groningen Seaports
Handelskade Oost 1 · Postbus 20004 · 9930 PA DELFZIJL
Havennummer: 1001
T+31 (0) 596 640 400
E-mail: info@ groningen-seaports.co
Website: www.groningen-seaports.com



Groningen Seaports N.V.
Handelskade Oost 1 ·
Postbus 20004 · 9930 PA DELFZIJL
Havennummer: 1001
Telefoon +31 (0) 596 640 400
Fax +31 (0) 596 630 464
E-mail: info@groningen-seaports.com
Website: www.groningen-seaports.com
Twitter: [@groningerhavens](https://twitter.com/groningerhavens)



GRONINGEN SEAPORTS