



HAVENAFVALPLAN GRONINGEN SEAPORTS 2023

Netherlands Shipping Inspectorate

Sailing area: **NA**

ID nr: **NA**

APR nr: **NA**

Number of remarks: --

Handled by: **K. Hak**

Approved

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

Date: **11-12-2023**





Inhoudsopgave

HOOFDSTUK 1: INLEIDING	4
Wet voorkoming verontreiniging door schepen.....	4
Wijzigingen ten opzichte van Richtlijn 2000/59.....	4
Wettelijk kader	7
Toepassing	8
Definities.....	9
HOOFDSTUK 2: HAVENAFVALPLAN GRONINGEN SEAPORTS	10
Wettelijke regelingen	10
HOOFDSTUK 3: TOEPASSINGSBEREIK	11
Havens	11
Soorten afval	11
Schepen	12
Uitzonderingen en bijzondere situaties	12
HOOFDSTUK 4: AFGIFTEPLICHT	13
Wettelijke regeling	13
HOOFDSTUK 5: SYSTEEM VAN FINANCIERING	14
Wettelijke regeling	14
Indirecte financiering.....	14
Directe financiering.....	14
Bijdrageplicht	16
Grondslagen van het systeem van indirecte financiering: indirecte bijdrage, afgifterecht en vergoedingen	18
Indirecte bijdragen schepen.....	19
Afgifterecht	21
HOOFDSTUK 6: HAVENONTVANGSTVOORZIENINGEN.....	23
Wettelijke regeling	23
Capaciteitsbehoefte: afgifte scheepsafvalstoffen en ladingresiduen	23
Capaciteitsbehoefte: huidige en toekomstige capaciteit Havenontvangstvoorzieningen	23
Regels voor de Havenontvangstvoorzieningen	25
HOOFDSTUK 7: VERWERKING	27
Procedure verwerking scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen.....	27
Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening.....	27
Verantwoordelijkheden verwerker	27
HOOFDSTUK 8: MELDING EN REGISTRATIE.....	28
Verplichtingen.....	28
Meldingen	28
Procedure operationele meldingen en registratie	29
Procedure afgiftemelding en registratie	29
Verantwoordelijkheden ten aanzien van melding en registratie.....	30
HOOFDSTUK 9: VRIJSTELLINGEN/ONTHEFFINGEN.....	31
Wettelijke regeling	31
Ontheffingen.....	31



HOOFDSTUK 10: TOEZICHT EN HANDHAVING	33
Wettelijke regelingen	33
Toezicht	33
HOOFDSTUK 11: ORGANISATIE STRUCTUUR	34
HAP - klankbordgroep	34
Herziening, ter visielegging en vaststelling	34
Havenbeheerder	35
HOOFDSTUK 12: KLACHTEN EN TEKORTKOMINGEN.....	36
Wettelijke regelingen	36
Procedure afhandeling klachten en tekortkomingen	36
HOOFDSTUK 13: COMMUNICATIE EN KWALITEITSBORGING HAP	38
Wettelijke regelingen	38
Gezamenlijk plan/klankbordgroep	38
HAP-overleg met gebruikers	38
Evaluatie	38
Audits	39
Publicaties	39
Contactgegevens	39
BIJLAGES:	40
Definities	40
Kaarten beheersgebied	43
Leaflet port reception facilities	45



Hoofdstuk 1: Inleiding

Wet voorkoming verontreiniging door schepen

Het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen¹ (hierna: MARPOL of het Verdrag) bevat regels ten aanzien van toegestane en verboden lozingen van scheepsafvalstoffen. MARPOL verplicht de verdragspartijen te zorgen voor toereikende havenontvangstvoorzieningen in hun havens. Met Richtlijn 2000/59/EG² (hierna: Richtlijn 2000/59 of de oude Richtlijn) is hier in de Europese Unie invulling aan gegeven. Deze Richtlijn beoogt niet alleen zorg te dragen voor de beschikbaarheid van toereikende havenontvangstvoorzieningen, maar beoogt tevens het gebruik van de voorzieningen te vergroten.

In Richtlijn 2019/883/EU³ (hierna: de Richtlijn) wordt verder ingezet op het terugdringen van lozingen van afval, met name van vuilnis als bedoeld in bijlage V van MARPOL, en op het reduceren van de administratieve lasten door de bepalingen verder in overeenstemming te brengen met het Verdrag. In de Richtlijn worden meerdere bestaande voorschriften uit de oude Richtlijn verder aangescherpt en/of meer in lijn gebracht met het Verdrag.

In Nederland is de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) van kracht. Met deze wet voldoet Nederland aan de internationale verplichtingen die voortkomen uit het MARPOL⁴-verdrag en de Richtlijn. De Wvvs bevat onder andere een verbod op het lozen van schadelijke stoffen door schepen en de verplichting voor havenbeheerders om te zorgen voor voldoende voorzieningen voor het in ontvangst nemen van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen. Deze regelgeving is uitgewerkt in een aantal AMvB's en ministeriële regelingen (Besluit havenontvangstvoorzieningen, Regeling havenontvangstvoorzieningen en Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart).

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

Wijzigingen ten opzichte van Richtlijn 2000/59

De Richtlijn bevat ten opzichte van de oude Richtlijn een aantal wijzigingen. Op diverse aspecten is de Richtlijn aangepast/vernieuwd. Hieronder zijn de belangrijkste wijzigingen uitgebreider beschreven, een aantal andere wijzigingen minder uitvoerig.

Begrippen

In Richtlijn 2000/59 werd het begrip 'scheepsafval' gehanteerd. In de Richtlijn 2019/883 (Richtlijn) wordt voortaan het begrip 'afval van schepen' gehanteerd. Afval als bedoeld in bijlage VI van het MARPOL valt nu ook binnen de Richtlijn. Het gaat hierbij om stoffen die de ozonlaag afbreken, uitrusting die dergelijke stoffen bevat en om residuen van uitlaatgasreiniging, de zogenoemde 'scrubber sludge'.

Harmonisatie

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

¹ Het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocol en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen Protocol bij dat Verdrag met Bijlage en Aanhangsels (Trb. 1978, 188).

² Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2009 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en ladingresiduen (PbEG 2000, L 332).

³ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstvoorzieningen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PbEU 2019, L 151).

⁴ Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door de scheepvaart (Zie hoofdstuk 2).



Afvalvooraanmelding

In de Richtlijn is de afvalvooraanmelding van toepassing op alle schepen die onder de Richtlijn vallen. Schepen die havendiensten verrichten, vallen niet langer onder het toepassingsbereik van de Richtlijn. De Richtlijn bepaalt dat de afvalvooraanmelding van toepassing is op alle schepen die onder Richtlijn 2002/59 vallen. Onder andere de meeste vissersschepen en pleziervaartuigen met minder dan 12 passagiers zijn uitgezonderd.

Afvalontvangstbewijs

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

Afgifte vuilnis

Doelstelling van de Richtlijn is ook de stimulansen voor de afgifte van vuilnis te versterken en de voorschriften aan te scherpen, alsmede de handhaving om daarmee lozingen van vuilnis op zee verder tegen te gaan.

Gescheiden inzameling

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

Termijn geldigheidsduur Havenafvalplan

In de Richtlijn is voorzien dat het Havenafvalplan iedere vijf jaar moet worden goedgekeurd, of vaker, als aanzienlijke veranderingen in de exploitatie van de haven hebben plaatsgevonden. Ook kan de werkingsduur worden verlengd als zich geen aanzienlijke wijzigingen hebben voorgedaan.

Afgifteplicht ladingresiduen

In de Richtlijn is de afgifteplicht verbreed naar alle scheepsafvalstoffen die onder MARPOL vallen. Hierdoor valt nu ook de afgifteplicht van ladingresiduen onder het toepassingsbereik van de Richtlijn.

Afgifteplicht Richtlijn en lozingsnormen MARPOL

Scheepsafvalstoffen moeten worden afgegeven overeenkomstig de toepasselijke afgifte- en lozingsnormen van MARPOL. Door de verwijzing naar MARPOL is duidelijkheid gecreëerd over de wijze waarop afgifteplicht uit de Richtlijn zich verhoudt tot de lozingsnormen van het Verdrag.

Indirecte financiering

In zowel de oude Richtlijn als de Richtlijn is de omvang van de indirecte financiering beschreven. In de oude Richtlijn gold dat een substantieel deel van de kosten van Havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen, met inbegrip van de behandeling en verwijdering van de scheepsafvalstoffen, kon worden bekostigd uit bijdragen van schepen. In de Regeling havenontvangstvoorzieningen was bepaald dat een substantieel deel minimaal 30% was. De kostendekkingssystemen bestaan uit de betaling van een bijdrage aan de havenbeheerder, waarmee het recht ontstaat dat het schip (een deel van) het afval af mag geven zonder directe betaling of tegen een gereduceerde directe betaling aan de Havenontvangstvoorziening. Voor de afgifte van afval dat niet valt onder de indirecte financiering gold het systeem van directe financiering. Het schip diende hiervoor directe vergoeding aan de houder van de havenontvangstvoorziening te betalen, omdat deze scheepsafvalstoffen buiten de indirecte bijdrage vallen. In de Richtlijn wordt de bepaling van het aandeel indirecte financiering nader verduidelijkt door aan te geven welke kosten onder de totale kosten van de ontvangst en verwerking van scheepsafvalstoffen vallen. Afgifte van ladingresiduen blijft buiten het systeem van indirecte financiering en ook de nieuwe afvalcategorie 'afval van uitlaatgasreinigingssystemen' valt daarbuiten.



100% indirecte financiering

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

Financiering passief opgevist afval

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

Percentage indirecte financiering

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

Lagere indirecte financiering bepaalde soorten schepen

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

Differentiatie afvalbijdragen

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

Financiering afvalstoffen visserij

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

Vrijstellingen

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

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

⁶ Europees Maritiem, Visserij- en Aquacultuur Fonds (EMVAF).



ILT meldt verleende ontheffingen aan alle havens op de route, aan de havenbeheerder en registreert de ontheffingen in SafeSeaNet.

Wettelijk kader

Internationale regelgeving: MARPOL 73/78

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

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

Europese regelgeving

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

- Richtlijn 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 17 april 2019 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en ladingresiduen.
- Uitvoeringsverordening (EU) 2022/89 van de commissie van 21 januari 2022 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft de methoden die moeten worden gebruikt om de toereikende specifieke opslagcapaciteit te berekenen

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

- Verordening (EEG) nr. 2913/92 van de Europese Raad van 12 oktober 1992 tot vaststelling van het communautaire douanewetboek⁷ ;
- Richtlijn 91/156 van de Raad van 18 maart 1991 tot aanwijzing van afvalstoffen;
- Richtlijn 75/439/EEG van de Raad van 16 juni 1975 inzake de verwijdering van afgewerkte olie;
- Richtlijn 91/689 van de Raad van 12 december 1991 betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Richtlijn 94/31/EG van de Raad tot wijziging van Richtlijn 91/689/EEG betreffende gevaarlijke afvalstoffen;
- Richtlijn 95/21 van de Raad van 19 juni 1995 betreffende de naleving internationale normen op het gebied van de veiligheid van schepen, voorkoming van verontreiniging en leef- en werkomstandigheden aan boord en Richtlijn 2009/16/EG tot herschikking van voorgaande richtlijn (havenstaatcontrole);
- Verordening (EG) nr. 1069/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (verordening dierlijke bijproducten);
- Richtlijn 2010/65 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens;
- Richtlijn 1221/2009 inzake het Eco Management Audit Scheme (EMAS).

Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm

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

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

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



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

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

- Besluit inzamelen afvalstoffen van 19 maart 2004;
- Regeling Havenontvangstvoorzieningen, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen;
- Het Activiteitenbesluit Milieubeheer en Activiteitenregeling Milieubeheer, paragraaf 3.3.5, betreffende jachthavens en afval van zeegaande pleziervaartuigen;
- Landelijk afvalbeheerplan 2017-2029 (nog niet vastgesteld).

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

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

Regionale en lokale regelgeving

Op grond van de Havenverordening van Groningen Seaports zijn of worden regels vastgesteld met betrekking tot de vergunning van de houder van een Havenontvangstvoorziening (Hov).

Een basisregel is dat de ontvangst van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen van zeeschepen alleen is toegestaan als de Havenontvangstvoorziening beschikt over een vergunning of aanwijzing van het dagelijks bestuur. Verder regelt de verordening dat het dagelijks bestuur minimumeisen kan stellen aan de vergunninghouder (Havenontvangstvoorziening). Deze vergunning/aanwijzing (license to operate) bestaat naast de landelijke inzamelvergunning van IL&T en bevat aanvullende operationele voorschriften.

Uitvoering

Ten aanzien van de zeeschepen, die een aanloop hebben in de haven, als bedoeld in het Havenafvalplan, zijn de Algemene Voorwaarden Havenafvalplan van toepassing. De havenbeheerder voert de financiële en operationele administratieve taken uit. De officiële en geldige Algemene Voorwaarden zijn te downloaden via de website www.groningen-seaports.com.

Artikel 6d lid 7 Wvvs bepaalt dat de havenbeheerder (d.w.z. Groningen Seaports N.V.) met de houder van een havenontvangstvoorziening een overeenkomst sluit over de af te geven scheepsafvalstoffen. Die overeenkomst bevat met name financiële afspraken.

Toepassing

Dit Havenafvalplan is van toepassing op:

- Alle schepen, ongeacht hun vlag, die de haven aandoen of daar in bedrijf zijn, met uitzondering van schepen die havendiensten verrichten in de zin van artikel 1, lid 2, van Verordening (EU) 2017/352, en met uitzondering van oorlogsschepen, marinehulpschepen en andere schepen in eigendom of onder beheer van een staat die, op dat moment, uitsluitend op niet-commerciële basis door de overheid worden gebruikt;
- De haven die gewoonlijk wordt aangedaan door schepen welke binnen het toepassingsgebied van het vorige punt vallen.



Definities

In de bijlage zijn de wettelijke definities uit de Richtlijn, de lokale reglementen en de wetgeving opgenomen, voor zover relevant voor dit Havenafvalplan.





Hoofdstuk 2: Havenafvalplan Groningen Seaports

Wettelijke regelingen

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

- Artikel 5 en Bijlage 1 Richtlijn;
- Artikel 6a Wvvs;
- Artikelen 3, 4, 5, 6 en 7 Besluit havenontvangstvoorzieningen.

Korte inhoud wettelijke regelingen

Bij de totstandkoming van het Havenafvalplan raadpleegt de opsteller de belanghebbende partijen. De kostenstructuur maakt onderdeel uit van het plan en wordt eveneens gedeeld met de belanghebbenden. In bijlage 1 van de Richtlijn is vastgelegd uit welke elementen het Havenafvalplan in elk geval moet bestaan. Onderdelen van het plan zijn openbaar toegankelijk, zoals de locatie van de havenontvangstvoorzieningen, een lijst van gewoonlijk beheerde afvalstoffen, een beschrijving van de procedures voor de afvalafgifte en een beschrijving van het kostendekkingssysteem.

Het Havenafvalplan geldt 5 jaar en de minister van Infrastructuur en Waterstaat verleent goedkeuring aan het plan. Als er geen aanzienlijke veranderingen zijn, kan de havenbeheerder opnieuw voor eenzelfde periode goedkeuring vragen. Als er binnen de periode van 5 jaar aanzienlijke veranderingen plaatsvinden, moet het plan worden herzien.

Beschrijving Havenafvalplan Groningen Seaports

Dit Havenafvalplan is een herziening van het plan van 2017. Na vaststelling van dit plan door de havenbeheerder en na goedkeuring van dit plan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, vervangt dit het plan van 2017. In dit plan is rekening gehouden met de eisen die de Richtlijn en de daarop gebaseerde Nederlandse wetgeving daaraan stelt.

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

Groningen Seaports N.V. is havenbeheerder in Delfzijl en Eemshaven, twee krachtens artikel 6 van de Wvvs aangewezen zeehavens. De havenbeheerder heeft voor dat deel van het beheersgebied dit nieuwe Havenafvalplan opgesteld, na consultatie van diverse stakeholders in het beheergebied.

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



Hoofdstuk 3: Toepassingsbereik

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

Havens

Dit Havenafvalplan is van toepassing op de zeehavens⁸ waar Groningen Seaports N.V. verantwoordelijk is voor exploitatie en beheer, d.w.z. Eemshaven en een groot deel van het gebied dat bekend staat als de haven van Delfzijl (inclusief Farmsum). Dit komt overeen met het beheersgebied van Havenschap Groningen Seaports⁹, met uitzondering van de jachthavens in Delfzijl. Dit hele gebied wordt aangeduid als het HAP-gebied. Zie hiervoor de overzichtskaarten in de bijlages.

Soorten afval

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

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

Marpol Annex	Soort afval	Afvalstoffen	Categorie EU 2019/883
I	Olie houdend	Slops Ballastwater en -olie Waswater en -olie Oliehoudende restanten (Machinekamer) Afgewerkte (smeer)olie Brandstofresten/sludge Bilgewater	Ladingresidu, (restanten van) schadelijke stoffen Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof
II	Chemicaliën in bulk	Slops - waswater/chemicaliën	Ladingresidu, (restanten van) schadelijke stoffen
IV ¹⁰	Sanitair afval	Sewage - sanitair afval	Scheepsafvalstof
V	Vuilnis	Huisvuil Voedselrestanten Plastic/glas Klein gevaarlijk afval (kga) Ladinggebonden afval Overige vaste afvalstoffen Restanten van droge lading	Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof Afhankelijk type afvalstof ladingresidu
VI	Ozon aantastende stoffen / lucht-emissies	Scrubber sludge CFK's bevattend	Scheepsafvalstof Scheepsafvalstof

Tabel 1: Overzicht soorten afval naar Marpol-Annex / EU richtlijn 2019/883

⁸ Voor de begripsomschrijving zie bijlage: definities.

⁹ Gemeenschappelijke regeling Havenschap Groningen Seaports, Stcrt. 2019, 70106

¹⁰ Van toepassing en vanaf 27 september 2004 operationeel.



	Soort afval	Afvalstoffen	Categorie EU 2019/883
Ballastwaterverdrag	Ballastwater	(On)behandeld ballastwater Residu reinigingstank Sediment ballasttank	

Tabel 2: Marpol stoffen uit Ballastwaterverdrag / EU richtlijn

Schepen

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

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

In de Wvvs wordt onder schip een zeegaand vaartuig, dat op zee wordt gebruikt¹¹ verstaan. Dit betekent dat de Wvvs niet van toepassing is op binnenvaartschepen. Voor de binnenvaart is sinds 1993 het SAB verantwoordelijk voor het creëren, het in stand houden en het uitbreiden van een netwerk van havenontvangstvoorzieningen voor de binnenvaart.

Ook zeeschepen die niet afkomstig zijn van zee, maar een nabijgelegen binnenhaven als herkomst hebben, vallen daarom niet onder dit plan.

Volgens artikel 3 van de Wvvs is het HAP niet van toepassing op oorlogsschepen, schepen in gebruik als marinehulpschepen of andere schepen in eigendom van of in beheer bij een Staat ten tijde dat zij uitsluitend worden gebruikt in dienst van de overheid voor andere dan handelsdoeleinden.

Uitzonderingen en bijzondere situaties

Zeegaande pleziervaartuigen

Voor zeegaande pleziervaartuigen geldt dat deze kleinere schepen geen ligplaats nemen op de reguliere ligplaatsen in de zeehavens van Groningen Seaports, maar gebruik maken van de jachthavens buiten het gebied waar Groningen Seaports N.V. de exploitatie verzorgt, zoals Neptunus of Abel Tasman. Als gevolg van de verplichtingen van deze jachthavens (Activiteitenbesluit milieubeheer en activiteitenregeling milieubeheer) hebben deze jachthavens voorzieningen voor deze schepen om hun afval af te geven, waarbij de financiering geregeld wordt via de betreffende tarieven van deze jachthavens. Deze vaartuigen vallen daarom niet onder het Havenafvalplan Groningen Seaports 2023.

Visserijvaartuigen

Voor visserijvaartuigen geldt dat deze ook onder de Richtlijn vallen. De visserijvaartuigen waarvoor de exploitant van dat vaartuig een overeenkomst heeft gesloten voor de scheepsafvalstoffen Annex I en Annex V-KGA met de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV), statutair gevestigd te Urk, of niet, vallen niet onder dit Havenafvalplan. Voor die visserijvaartuigen geldt het zogeheten VISHAP. Dit onderwerp wordt uitgebreider behandeld in hoofdstuk 5 van dit plan.

¹¹ Voor de begripsomschrijving zie bijlage: "schip".



Hoofdstuk 4: Afgifteplicht

Wettelijke regeling

De afgifteplicht is geregeld in:

- Artikel 7 van de Richtlijn;
- Artikelen 12b, 12e en 12f van de Wvvs.

Korte inhoud wettelijke regelingen

De kapitein van een schip dat een haven aandoet, heeft een plicht tot afgifte van het afval aan boord van het schip. Hij meldt de aard van het afval dat hij aan boord heeft, wat hij wil afgeven, de maximale opslagcapaciteit per afvalsoort, waar het resterende afval wordt afgegeven en de hoeveelheid afval die zal ontstaan tussen het bezoek aan de haven waar de melding wordt gedaan en de volgende haven (mits er in de volgende haven voldoende capaciteit is). Na afgifte krijgt de kapitein een afgifte-ontvangstbewijs.

Van de afgifteplicht kan ontheffing worden verkregen door middel van een vrijstelling, zie Hoofdstuk 9

Een schip is uitgezonderd van de afgifteplicht als het voldoende reservecapaciteit in de opslag heeft. De hoeveelheden zijn vastgesteld in Uitvoeringsverordening 2022/89.

Algemeen

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

Zo geldt voor de scheepvaart in beginsel een afgifteplicht. De kapitein van het schip is, naast verantwoordelijk voor een goede bedrijfsvoering, ook de eerstverantwoordelijke voor de naleving van de regels rondom scheepsafvalstoffen.

Het MARPOL-verdrag en de Richtlijn betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen is in Nederland geïmplementeerd in en bij de Wvvs.



Hoofdstuk 5: Systeem van financiering

Wettelijke regeling

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

- Artikel 8 van de Richtlijn
- Artikel 6d van de Wvvs
- Artikel 9 van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen
- Artikel 9a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen
- Artikel 11 van de regeling havenontvangstvoorzieningen

Korte inhoud wettelijke regelingen

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

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

Indirecte financiering

De indirecte bijdragen van de schepen dekken de volgende kosten :

- Alle indirecte administratieve kosten (beheerskosten);
- Minimaal 30% van de totale directe exploitatiekosten van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval van schepen, als bedoeld in bijlage I, II, IV, V en VI van het Verdrag, alsmede van passief opgevist afval;
- Minimaal 30% van de totale directe exploitatiekosten van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval van schepen, als bedoeld in bijlage I van het Verdrag;
- De totale directe exploitatiekosten (100%) van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval als bedoeld in bijlage V van het Verdrag alsmede van passief opgevist afval.

Uitzonderingen indirecte financiering

De indirecte bijdragen van de schepen dekken niet de kosten voor afgifte, opslag, transport en verwerking van ladingresiduen en afval van uitlaatgasreinigingssystemen. De kosten van volumes afval die de gecertificeerde maximale opslagcapaciteit van de betreffende afvalsoort overschrijden, worden eveneens niet gedekt. Ook de kosten van afvalstoffen, die ontstaan uit activiteiten van het schip, die niet behoren tot de normale exploitatie van het schip, worden niet gedekt.

Directe financiering

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



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

Directe kosten: Directe exploitatiekosten die voortvloeien uit de werkelijke afvalafgifte van schepen, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.	Indirecte kosten: Indirecte beheerskosten die voortvloeien uit het beheer van het systeem in de haven, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.
Het voorzien in de infrastructuur voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen, met inbegrip van containers, tanks, verwerkingsapparatuur, binnenschepen, vrachtwagens, afvalontvangstapparatuur en behandelingsinstallaties.	Het opstellen en goedkeuren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van eventuele audits van dat plan en de uitvoering ervan.
Concessies voor het leasen van terreinen en gebouwen, voor zover van toepassing, of voor het leasen van de apparatuur die nodig is voor de werking van de havenontvangstvoorzieningen;	Het actualiseren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van arbeids- en consultancykosten, voor zover van toepassing.
Het werkelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen: inzamelen van afval van schepen, vervoer van afval van de havenontvangstvoorzieningen voor eindverwerking, onderhoud en schoonmaak van havenontvangstvoorzieningen, personeelskosten, met inbegrip van overuren, elektriciteit, afvalanalyse en verzekering.	Het organiseren van de overlegprocedures voor de (her)evaluatie van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan;
Voorbereiding voor hergebruik, recycling of verwijdering van het afval van schepen, met inbegrip van gescheiden afvalinzameling.	Het beheer van de systemen voor kennisgeving en terugvordering van kosten, met inbegrip van de toepassing van verlaagde tarieven voor „groene schepen”, de verstrekking van IT-systemen op het niveau van de haven, statistische analyse en de daarmee verband houdende loonkosten.
Administratie: facturatie, afgifte van afvalontvangstbewijzen aan schepen, rapportering.	De organisatie van openbare aanbestedingsprocedures voor het aanbieden van havenontvangstvoorzieningen en de afgifte van de nodige vergunningen voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen in havens.
	Het verstrekken van informatie aan havengebruikers via de verspreiding van folders en via borden en posters in de haven, of de publicatie van de informatie op de website van de havens, en de elektronische toezending van de informatie zoals bepaald in artikel 5.
	Beheer van afvalbeheersregelingen: regelingen voor uitgebreide producentenverantwoordelijkheid, recycling en de aanvraag voor en uitvoering van nationale of regionale fondsen.
	Andere administratieve kosten: monitoring van vrijstellingen en elektronische rapportering van deze informatie zoals bepaald in artikel 9.



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

Verdrag	Soort afval	Minimale dekking van de totale exploitatiekosten door de indirecte bijdrage	Financiering	
			indirect	direct
Marpol 73/78; annex I	Brandstofresten Afgewerkte olie Bilge water	30% van de totale kosten voor afgifte afval annex I, niet zijnde ladingresiduen	X min. 30%	X max. 70%
Marpol 73/78; annex IV	Sanitair afval	30% van de totale kosten voor afgifte afval annex I, II, IV, V en VI, niet zijnde ladingresiduen, alsmede passief opgevoerd afval		X
Marpol 73/78; annex VI	Ozon aantastende stoffen, niet zijnde afval van uitlaatgasreinigingssystemen			
Marpol 73/78; annex V	Huisvuil Klein gevaarlijk afval Plastic Overig afval Ladinggebonden afval Passief opgevoerd afval	100% van de totale kosten voor afgifte afval annex V, niet zijnde ladingresiduen	X	X Alleen uitzonderingen via directe financiering
Marpol 73/78; annex I	Waswater olie Ballastwater (uit ladingtanks)	geen		X
Marpol 73/78; annex II	Vloeibare ladingrestanten Waswater chemicaliën	geen		X
Marpol 73/78; annex V	Droge ladingrestanten	geen		X
Ballastwater verdrag	(On)behandeld ballastwater Residu reinigingstank Sediment ballasttank	geen		X

Bijdrageplicht

Een bijdrage voor de afgifte van scheepsafvalstoffen geldt in principe voor alle zeeschepen, die komen van zee en de haven in de HAP-regio aanlopen, tenzij het schip daarvan is ontheven op grond van het bepaalde in artikel 6d onder 4 van de Wvvs.

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

In de volgende gevallen is de Wvvs niet van toepassing of zijn er bijzondere bepalingen van kracht en wordt daarom geen indirecte bijdrage geheven.

- Schepen met een zeemeetbrief, maar die niet aanlopen via zee;
- Zeeschepen waarvoor op grond van artikel 6d, lid 4, van de Wvvs een ontheffing is verleend;
- Schepen in afbouw (casco's);
- Schepen die afmeren in Appingedam.

In de volgende gevallen is dit Havenafvalplan niet van toepassing en wordt daarom geen indirecte bijdrage geheven zoals in dit hoofdstuk beschreven.

- Zeeschepen die in afwachting van doorvaart door de zeeluis afmeren bij een voorziening in beheer bij het Rijk;
- Zeeschepen die afmeren in het gedeelte van het Oude Eemskanaal dat niet in beheer is van Groningen Seaports N.V., waaronder de werf van Niestern-Sander en Scheepswerf Delfzijl;



- Zeeschepen die buiten de havens voor anker gaan en niet afmeren in de havens;
- Vissersvaartuigen, vallende onder de werking van artikel 9, lid 2 van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen (VISHAP);
- Zeegaande pleziervaartuigen, vallende onder de werking van artikel 9, eerste lid van het Besluit Havenontvangstvoorzieningen (jachthavens). ^{ad1)}

Ook in de volgende gevallen wordt geen indirecte bijdrage geheven.

- Zeeschepen, die rechtstreeks van zee naar het dok of scheepsreparatiebedrijf gaan: hun scheepsafvalstoffen vallen vanwege de bijzondere omstandigheid, dat een scheepswerf zelf voorzieningen treft op basis van de milieuwetgeving om afval van alle activiteiten op die werf af te voeren, niet onder de indirecte financieringsregeling maar onder de directe financieringsregeling;
- Zeeschepen, zijnde pontons zonder accommodatie;
- Offshore vaartuigen- en installaties, zoals boor- en werkeilanden en overige vaartuigen die offshore werkzaamheden aan mijnbouw, pijp- en kabelinstallaties en windparken verrichten, binnen de Nederlandse economische ruimte. ^{ad3)}

Toelichting:

Noot: Het passief opgeviste afval door de visserij is een separate stroom en wordt wel gefinancierd uit dit reguliere havenafvalplan, via een vaste jaarlijkse bijdrage aan de organisatie, die het inzamelen en verwerken van deze specifieke afvalstroom regelt via een gecontracteerde inzamelaar.

Ad 1) De pleziervaart neemt geen ligplaats in het HAP-gebied, maar in de buiten het HAP-gebied aanwezige jachthavens.

Ad 2) Uit de historie van de afgelopen jaren is gebleken dat het afgiftepatroon van de sector offshore een zeer grillig en onvoorspelbaar karakter heeft; er zijn onvoorspelbare uitschieters naar enorme hoeveelheden afval met hoge kosten, die niet passen binnen een eerlijke en gelijkmatige indirecte financieringsstructuur welke dekkend is voor alle zeeschepen. Ook is niet altijd een duidelijk onderscheid te maken in de praktijk, welke afvalstromen van het schip zelf zijn, dan wel afkomstig zijn van boorplatformen. Buiten deze praktische kwesties is de afgelopen jaren ook naar voren gekomen dat de offshore-sector een goed imago heeft en vertoont op het gebied van afvalafgiftes. Vanuit dit praktische vertrekpunt en vanuit een administratieve behoefte aan duidelijkheid is besloten de offshore sector 100% uit te sluiten van de indirecte bijdrageplicht en de financiering van de afgifte van het afval volledig direct te laten verlopen tussen havenontvangstvoorzieningen en de sector. Deze uitsluiting zal gelden voor een pilotperiode van twee jaar, waarin het afgiftepatroon van de offshore gemonitord zal worden via de daadwerkelijke afgiftes, omdat de rapportage van S-formulieren aan de havenbeheerder wel als verplichting blijft bestaan.



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

N20 - TRANSPORT MEANS		
Code	Systeemomschrijving	Bijzonderheden
1603	Salvage vessel	Vessel designed to salvage
1606	Oil rig	Object designed for drilling oil at sea
1712	Patrol/measure ship	Vessel designed to guard, patrol or measure
172	Work ship	Vessel designed to assist in work
1721	Supply vessel	Vessel designed to provide supplies
1723	Offshore support vessel	Vessel designed to provide offshore support
1724	Pontoon	Flat-bottomed vessel with a flat deck
1726	Cable layer	Vessel designed to lay cable
1729	Pipelaying vessel	Vessel designed to lay pipe
176	Research and education ship	Vessel designed for research and education
1712	Patrol/measure ship	Vessel designed to guard, patrol or measure
178	Structure, floating	Any floating structure.
1781	Crane, floating	A crane mounted on a barge or pontoon.

Grondslagen van het systeem van indirecte financiering: indirecte bijdrage, afgifrecht en vergoedingen

Introductie

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

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

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

De tarieven voor zowel de indirecte bijdragen als ook de hoogte van het afgifrecht (en dus de vergoedingen aan de havenontvangstvoorzieningen) kunnen gewijzigd worden door de havenbeheerder. Minimaal eenmaal per jaar vindt een evaluatie plaats, maar indien nodig kunnen bij uitzondering ook tussentijdse wijzigingen plaatsvinden. De meest actuele tarieven (heffingen en afgifrechten/vergoedingen) zijn te raadplegen op www.groningen-seaports.com

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

De indirecte bijdrage

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



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

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

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

Omdat het afgifteredrecht voor annex I verschilt van het afgifteredrecht van het afgifteredrecht van annex V, zijn de indirecte bijdragen opgesplitst in twee delen, die bij elkaar opgeteld worden: een annex I bijdrage en een annex V bijdrage, respectievelijk voor een dekking van minimaal 30% van de exploitatiekosten en 100% van de exploitatiekosten.

Zowel bij de vaststelling van de annex I als de annex V indirecte bijdrage is het uitgangspunt een vast basisbedrag plus een variabel bedrag, afhankelijk van de gross tonnage maat (GT) van het schip, ter dekking van de hoeveelheid afval. Hierbij is het bedrag gemaximeerd op basis van de statische data qua kosten en afvalafgiftepatroon uit eerdere jaren. Uit deze data is gebleken dat in het algemeen alle scheepstypes op dezelfde wijze aangeslagen kunnen worden, met uitzondering van de offshore. Hierbij vertoonde de offshore een dermate grillig en onvoorspelbaar karakter, dat die sector uitgezonderd wordt van de indirecte financiering.

Voor schepen die aantoonbaar minder afval produceren of bewijs kunnen overhandigen dat zij duurzaam inkopen waarbij minder afval ontstaat, is een EU implementing act vastgesteld ter verlaging van de indirecte bijdragen. Omdat er nog géén uniforme werkwijze in de EU is vastgesteld ten aanzien van de praktische uitvoerbaarheid, wordt vooralsnog géén 100% uitvoering gegeven aan de invoer van deze korting in het HAP-gebied; Er wordt in lijn met de EU implementing act echter wel een korting op de havengelden gegeven voor schepen die een aantoonbaar duurzame bedrijfsvoering voeren op het gebied van het milieu.

Als korte vaart schepen worden in het financieringsmodel schepen gerekend die afkomstig zijn uit in het geografische Europa gelegen havens of havens in niet-Europese landen, waarvan de kustlijn langs de Europa begrenzende binnenzeeën loopt¹². Op de afvalbijdrage wordt 20% korting verleend, omdat deze schepen veel vaker een haven aandoen dan niet korte vaart schepen.

Indirecte bijdragen schepen

Annex I

Voor schepen met een GT onder 10.000: € 15,- + 0,0225 per GT

Voor schepen met een GT van 10.000 tot 22.000: € 190,- + 0,005 per GT

Voor schepen met een GT boven 22.000: de maximale bijdrage van € 300,-

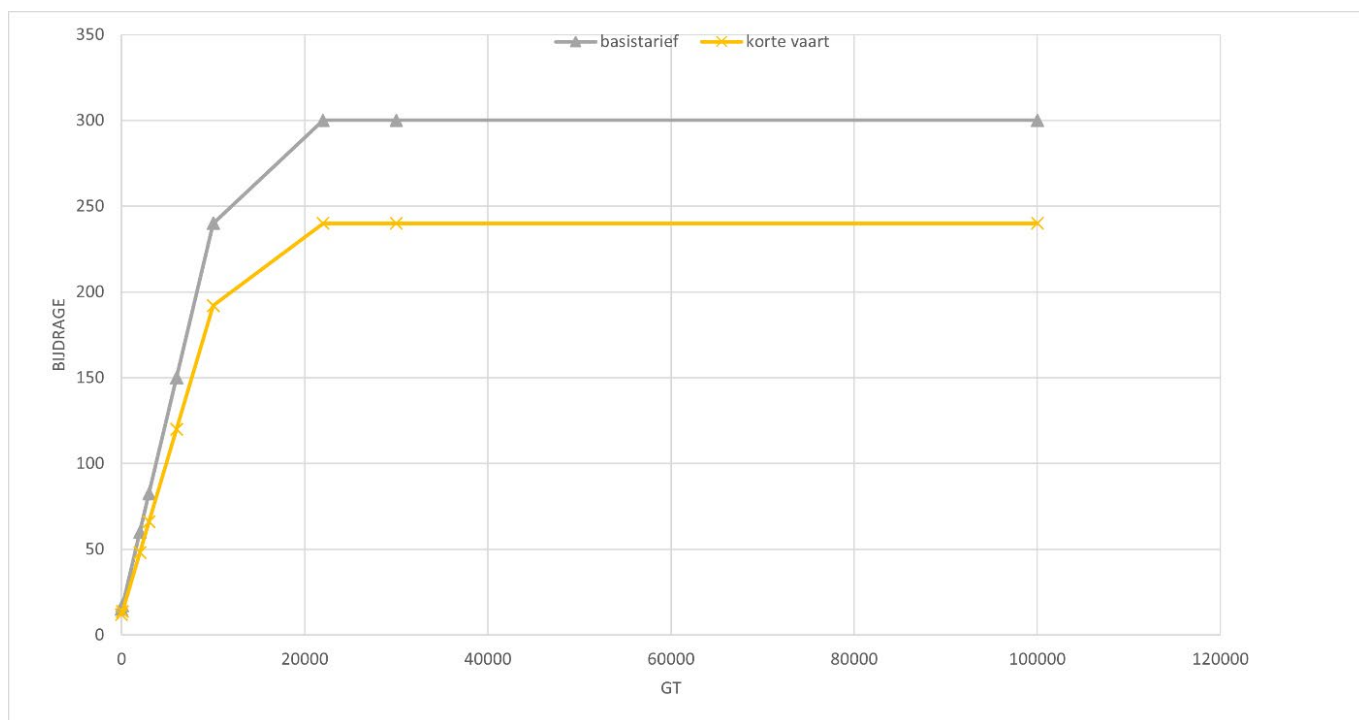
Annex V

Voor schepen met een GT onder 10.000: € 45,- + 0,0675 per GT

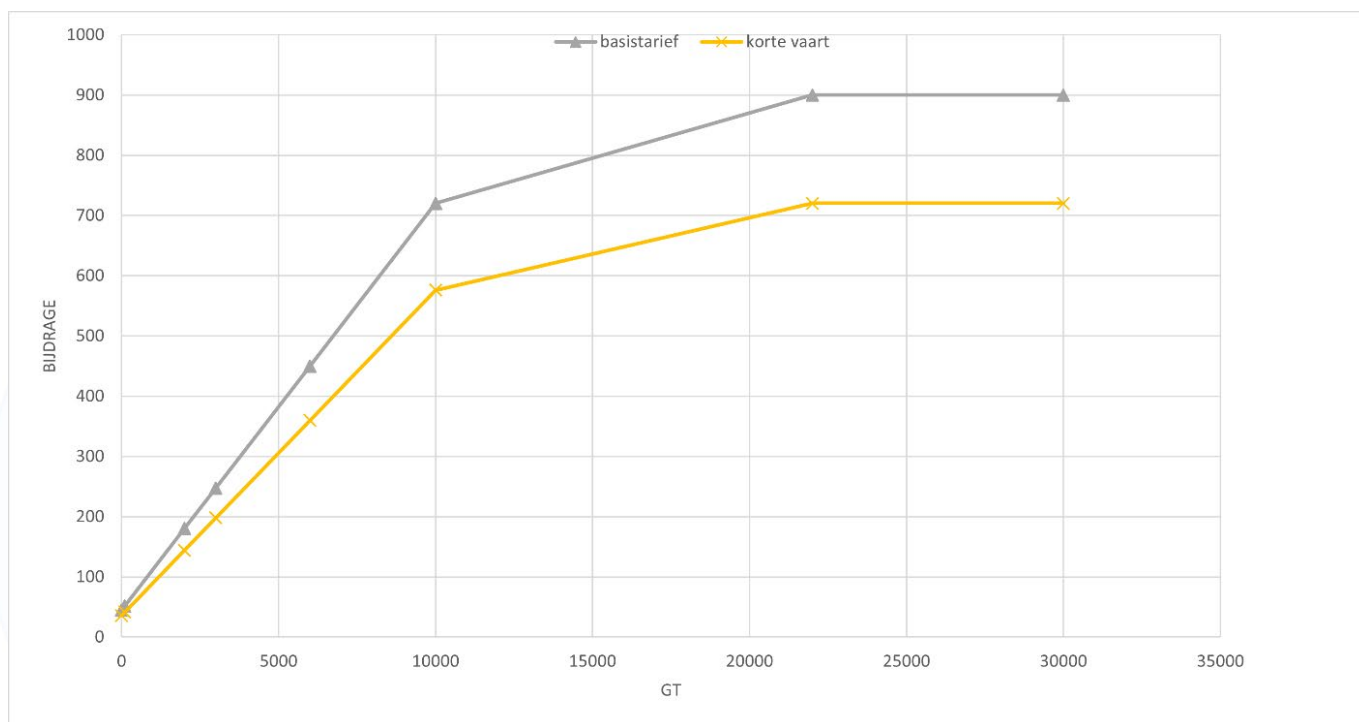
Voor schepen met een GT van 10.000 tot 22.000: € 570,- + 0,015 per GT

Voor schepen met een GT boven 22.000: de maximale bijdrage van € 900,-

¹² COM (1999) 317 def.



Indirecte bijdrage schepen Annex I



Indirecte bijdrage schepen Annex V



Afgifterecht

Annex I

Het Annex I afgifterecht voor een schip bestaat uit een vaste en een variabele vergoeding per m³. Er geldt een maximale vergoeding die is gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit van sludge en bilge in m³, zoals op het supplement van het IOPP-certificaat vermeld staat.

Voor de inzameling van scheepsafvalstoffen, Annex I, vloeibare residuen uit de machinekamer, zijnde afgewerkte olie, sludge en bilgewater voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat, geldt een vergoeding van **€ 200,- + € 30,-** per ingezamelde m³, waarbij:

- het totaal aan ingezamelde m³ geldt voor het desbetreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier/ de S-formulieren afgerond in tienden van m³;
- de maximale vergoeding is gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit voor de machinekamer in m³ van het schip zoals aangegeven op het supplement van het International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP);
- de vaste component van de vergoeding slechts eenmaal wordt uitgekeerd aan de door de rederij of scheepagent gekozen havenontvangstvoorzieningen voor Annex I.
- De vergoedingen worden door de havenontvangstvoorzieningen zichtbaar in korting gebracht op de totale factuur aan het schip/scheepsagent.

Annex IV en VI

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

Annex V

Het Annex V-afgifterecht is met de implementatie van de Richtlijn 2019/883 via de Wvvs op 100% gesteld, met een aantal voorbehouden. Er geldt een maximaal afgifterecht gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit voor Annex V in m³, zoals in het garbage managementplan van het schip vermeld staat.

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

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

Vanaf de 8e dag betaalt het schip voor de afgifte van afval alsof het de maximale opslagcapaciteit zou hebben overschreden (d.w.z. directe vergoeding).

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



Servicetijden

De extra kosten door overwerk buiten reguliere servicetijden (elke dag van 07.30 uur tot 17.30 uur) vallen niet onder het afgifterecht en zullen via een directe bijdrage worden verrekend door de havenontvangstvoorzieningen met de schepen. De regeling voor afgifte buiten normale werktijden geldt niet voor ladende en lossende gastankschepen of voor schepen die aankomen en vertrekken buiten de reguliere servicetijd, en geen mogelijkheid hebben gehad om in de reguliere servicetijden af te geven; voor hen geldt dat deze kosten wel worden vergoed vanuit de indirecte bijdrage.

Uitzonderingen

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

- Afval met betrekking tot het ontsmetten van lading (fumigatie)
- Lithium batterijen
- Freon gasflessen en gasflessen (in zeer slechte staat en niet gekeurd)
- Volle IBC Containers (1000 liter) met brandblusvloeistoffen
- Asbest
- Segregatiekleden vervuild met ladingrestanten
- Afval wat vrij is gekomen bij calamiteiten (bijv. na brand- of waterschade)
- Radioactief afval afkomstig van meetwerkzaamheden
- Afval wat niet gebruikelijk wordt afgegeven door schepen: bouw- en sloopafval, onderdelen van de constructie of werktuigen van het schip, etc.
- Schepen die meer afval aanbieden dan de voorgeschreven maximale capaciteit (volgens het Garbage Management Plan)
- Calamiteiten, bv. bij brandschades/lekkages etc.
- Landstromen van boorplatforms, vervoerd met offshore-werkschepen (= lading);
- Monsterinnameflessen met lading residuen
- Fosfinehouders
- Blusschuim in grote hoeveelheden

Annex V, passief opgevist afval

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



Hoofdstuk 6: Havenontvangstvoorzieningen

Wettelijke regeling

De wettelijke regels voor de Havenontvangstvoorzieningen zijn:

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

Korte inhoud wettelijke regelingen

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

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

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

Capaciteitsbehoefte: afgifte scheepsafvalstoffen en ladingresiduen

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

Capaciteitsbehoefte: huidige en toekomstige capaciteit Havenontvangstvoorzieningen

De Richtlijn omvat een aantal veranderingen: deze hebben onder meer betrekking op de vergoedingsstructuur en kunnen daardoor ook effect hebben op de hoeveelheid afgegeven scheepsafvalstoffen.

Naar verwachting zullen de ingezamelde hoeveelheden niet zodanig stijgen, dat de inzamel- en verwerkingscapaciteit onvoldoende zal zijn. Er hebben zich voor alle Annexen voldoende afvalinzamelaars¹³ ingeschreven, met voldoende (gezamenlijke) inzamelcapaciteit om de aangeboden afvalstoffen te kunnen inzamelen en verwerken.

Constaterend dat het aantal Havenontvangstvoorzieningen in het havengebied de afgelopen jaren stabiel is gebleven, kan -in combinatie met het gestelde in de vorige alinea- worden geconcludeerd dat er op dit moment voldoende Havenontvangstvoorzieningen zijn in het havengebied voor alle soorten scheepsafvalstoffen en ladingresiduen. Dit wordt mede bevestigd door het feit dat in de afgelopen jaren géén klachten zijn ontvangen over de beschikbare capaciteit of onnodig oponthoud.

Om een goede inschatting te kunnen maken naar de effecten van de nieuwe richtlijn is een systeem ontwikkeld, welke op basis van de eisen vanaf 1 januari 2023 is gaan rekenen naar de te verwachten effecten in de nieuwe

¹³ Zie leaflet Port Reception Facilities in de bijlages



situatie. Door dit systeem willen we een zo goed mogelijke inschatting te kunnen maken van kosten, bijdrages en afgiftes. Zulks om een laagdrempelig, voldoende robuuste en stabiele situatie te creëren op financieel gebied, waarbij ook voldoende inzamelcapaciteit en -specialismen aanwezig zijn om alle afvalstromen in te kunnen zamelen.

We hebben naast de aanpassing van het havenafvalplan wegens de nieuwe richtlijnen ook een nieuw registratiesysteem ontwikkeld. Dit registratiesysteem, in combinatie met de overige monitoringstools zullen ons in staat stellen om op adequate wijze het systeem te monitoren (kosten zo laag mogelijk voor de scheepvaart houden). Hiermee hopen en verwachten we de kosten voor de afgifte van scheepsafvalstoffen in onze havens te bevorderen.

Hieronder tabellen van de afgelopen periode met de hoeveelheden ingezamelde afvalstoffen:

hoeveelheid ingezameld scheepsafval 2022	totaal	4.506 m ³
	Annex I	786 m ³
	Annex IV	298 m ³
	Annex V	3.422 m ³
	waarvan Annex V KGA	31 m ³
	waarvan Annex V plastic	
	waarvan Annex V schoon plastic	

hoeveelheid ingezameld scheepsafval 2021	totaal	8.070 m ³
	Annex 1	4.079 m ³
	Annex IV	243 m ³
	Annex V	3.748 m ³
	waarvan Annex V KGA	
	waarvan Annex V plastic	
	waarvan Annex V schoon plastic	

In het havengebied kan elke Havenontvangstvoorziening, die voldoet aan de publiekrechtelijk gestelde regels, afval van schepen inzamelen. Deze Havenontvangstvoorzieningen moeten op grond van de Havenverordening een operationele vergunning hebben van de havenautoriteit. Daarnaast is voor het inzamelen van de scheepsafvalstoffen die onder de indirecte financiering vallen een overeenkomst met de Havenbeheerder verplicht.

Een overzicht van de huidige vergunde Havenontvangstvoorzieningen, waarbij aangegeven is voor welke afvalstoffen de operationele vergunning geldt, is te raadplegen via de website van Groningen Seaports N.V (www.groningen-seaports.com/havenafval : Leaflet Port Reception Facilities.)

De meeste vergunningen zijn geldig voor alle havens in het beheersgebied van Havenschap Groningen Seaports. Veel vergunninghouders beschikken alleen over voertuigen. De meer gespecialiseerde vergunninghouders van o.a. vloeibare afvalstoffen van zeeschepen beschikken wel over vaartuigen om deze stoffen in te zamelen.

Het uitgangspunt voor dit HAP blijft ten aanzien van de scheepsafvalstromen een vrije marktwerking, waarbij elke vergunde Havenontvangstvoorziening aanspraak kan maken op uitbetaling van vergoedingen conform de door de havenbeheerders vastgestelde tariefstructuur. De vrije marktsituatie heeft tot op heden niet geleid tot een gebrek aan inzamelcapaciteit en is tot op heden voldoende aantrekkelijk voor het bedrijfsleven om hierin te acteren.

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



Regels voor de Havenontvangstvoorzieningen

Vergunningen

In het beheersgebied van de Gemeenschappelijke regeling Havenschap Groningen Seaports dient een houder van een Havenontvangstvoorziening vanwege het bepaalde in de Havenverordening te beschikken over een operationele vergunning. Aan een dergelijke vergunning worden operationele voorwaarden en voorschriften verbonden. De procedure en instructies over de aanvraag voor een dergelijke vergunning zijn te vinden op de website van Groningen Seaports.

Deze vergunning bestaat naast de landelijke inzamelvergunning (Omgevingsvergunning milieu) en heeft tot doel om uniformiteit en kwaliteit van de voorzieningen te waarborgen en de werkwijze met betrekking tot de operationele en administratieve handelingen te stroomlijnen. De voorschriften betreffen met name het doen van (operationele) meldingen, het insturen van S-formulieren, de openbaarheid van tarieven en een 24-uurs beschikbaarheidsplicht.

Uitgangspunt bij het toelaten van Havenontvangstvoorzieningen in de Nederlandse zeehavens is het principe van vrije marktwerking. Alleen Havenontvangstvoorzieningen die voldoen aan genoemde eisen en kwaliteitscriteria worden aangewezen.

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

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

Green Deal Scheepsafvalketen

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



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

Verificatie

Binnen zes maanden na afloop van ieder kalenderjaar overlegt de houder van de vergunning aan de Havenmeester een accountantsverklaring van het afgelopen kalenderjaar. Indien een Havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding van € 100.000,- of meer ontvangt van de Havenmeester dient dit een controleverklaring te zijn. Indien de havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding ontvangt die kleiner is dan €100.000,-, volstaat een samenstellingsverklaring. Aan de hand van deze verklaringen bepaalt de havenbeheerder of er een correctie nodig is op de betaalde voorlopige bijdragen gedurende het jaar.

Deze aspecten worden geregeld in de overeenkomst die de havenbeheerder sluit met de Havenontvangstvoorziening.



Hoofdstuk 7: Verwerking

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

Procedure verwerking scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen

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

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

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

De milieu hygiënische verificatie van inzameling, transport, tussenopslag en verwerking geschiedt door andere overheidsdiensten, zoals provincie Groningen, Omgevingsdiensten, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Politie en Rijkswaterstaat.

Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening

De Havenontvangstvoorziening biedt de ingezamelde afvalstoffen aan bij een verwerker van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen, die over de daartoe vereiste vergunningen beschikt.

De Havenontvangstvoorziening dient tijdig een accountantsverklaring van inzameling en verwerking aan te leveren (verificatie). De Havenontvangstvoorziening ontvangt de kosten voor de verwerking pas definitief terug nadat deze verificatie is uitgevoerd (artikel 6d, lid 8 Wvvs). Voorlopige bijdragen worden aan de Havenontvangstvoorziening betaald na inlevering van de nodige formulieren (S-formulier).

Verantwoordelijkheden verwerker

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



Hoofdstuk 8: Melding en registratie

Verplichtingen

De wettelijke regels voor de meldingen en registratie zijn:

- Artikelen 6 en 7 van de Richtlijn;
- Artikelen 6b, 6c en 12a van de Wvvs;
- Artikel 1a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen;
- Artikel 3 van de Regeling havenontvangstvoorzieningen;
- Artikelen 6, 8 en 10 van de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

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

Korte inhoud wettelijke regelingen

De exploitant, agent of kapitein van een schip moet een formulier (afvalvooraanmelding) invullen voordat het schip naar de haven van aankomst komt. Grofweg moet dat 24 uur voor die tijd. Wat hij moet melden, is geregeld in de Richtlijn. De informatie van afvalvooraanmelding wordt elektronisch gemeld. De verplichting is neergelegd in de Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

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

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

Na afgifte van het scheepsafval geeft de havenbeheerder of houder van een Havenontvangstvoorziening een afvalontvangstbewijs aan de kapitein van het schip. Dit bewijs wordt elektronisch gemeld in SafeSeaNet door de exploitant, agent of kapitein. Deze elektronische melding wordt gefaciliteerd door de havenbeheerder van Groningen Seaports. De houder van een Havenontvangstvoorziening meldt iedere afmelding onverwijld aan de havenbeheerder.

Meldingen

Ingevolge de Wvvs zijn schepen verplicht een vooraanmelding scheepsafvalstoffen 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 (start en einde inzameling) en een melding van afgifte nodig.

Procedure voor-aanmelden en registratie

De kapitein, reder of agent van een schip, als bedoeld in artikel 12a Wvvs, dat komend van zee op weg is naar de haven, doet waarheidsgetrouw en nauwkeurig elektronisch aangifte van de afvalstoffen aan boord via het Port Community System van Portbase. Zie hiervoor: <https://www.portbase.com/services/melding-afvalstoffen/>



Aan de elektronische vooraanmelding zijn de volgende eisen gesteld:

- ten minste 24 uur vóór aankomst¹⁴, 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.

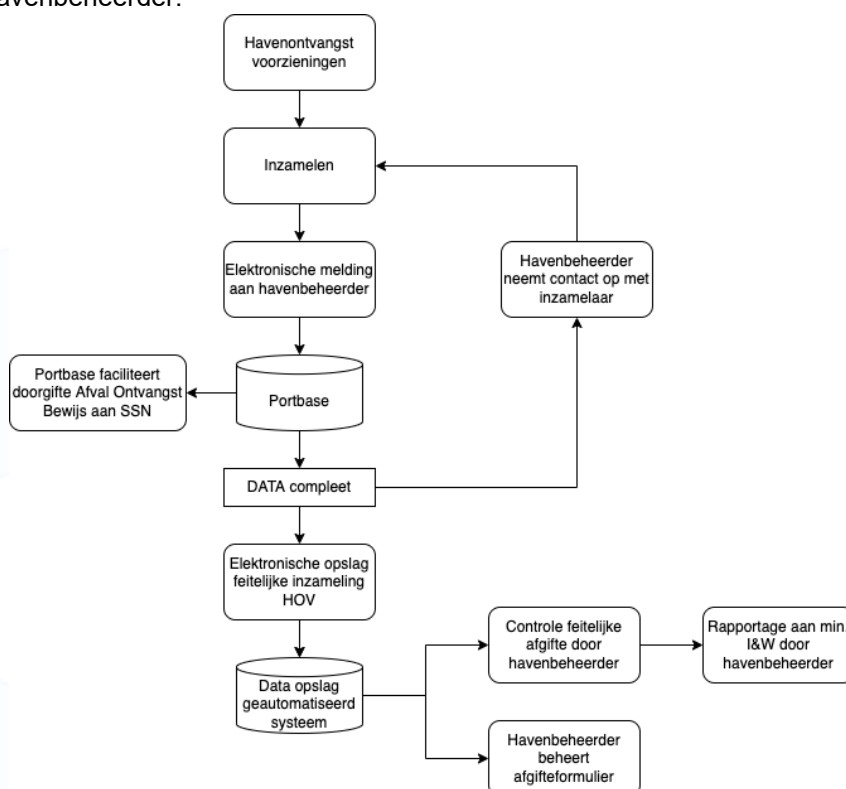
De verplichte aanmelding van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen is beschreven in artikel 12a van de Wvvs en artikel 8, lid 1 Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Procedure operationele meldingen en registratie

De Havenontvangstvoorziening moet de havenbeheerder door middel van een operationele melding op de hoogte te brengen van de aanvang en beëindiging van de inzameling van scheepsafvalstoffen en/of (restanten van) schadelijke stoffen bij een schip. Deze operationele meldingen worden door de havenbeheerder geregistreerd.

Procedure afgiftemelding en registratie

De Havenontvangstvoorziening moet bij de afronding van de inzameling van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen het S-formulier invullen. Het formulier wordt ondertekend door de kapitein en door de Havenontvangstvoorziening.¹⁵ Vervolgens meldt de Havenontvangstvoorziening de ingezamelde afvalstoffen elektronisch aan de havenbeheerder.



Procedure: Afgiftemelding via het digitale S-formulier

¹⁴ aankomst dient te worden gelezen als Estimated Time of Arrival (ETA).

¹⁵ Bij het invullen op het S-formulier van hoeveelheden in m³ van vloeibare afvalstoffen is bij een dispuut tussen kapitein en Havenontvangstvoorziening over de hoeveelheid in eerste instantie de scheepsmeting van de tanks van het inzamelvaartuig/voertuig leidend. Bij vaste afvalstoffen geldt op een gelijke wijze dat de fysieke aanwezigheid van het ingezamelde afval van het zeeschip aanwezig aan boord van het inzamelvaartuig/voertuig leidend is.



Verantwoordelijkheden ten aanzien van melding en registratie

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

Verantwoordelijkheden schip

De exploitant, kapitein of agent doet de vooraanmelding. Deze informatie wordt door het schip of de agent bewaard in ieder geval tot het schip de volgende haven aandoet. De gegevens van de werkelijke afgifte (middels een afgifteformulier (S-formulier)) worden aan boord van het schip bewaard ten minste tot de volgende haven en worden desgevraagd ter beschikking gesteld aan de daartoe bevoegde instantie.

De exploitant, kapitein of agent geeft de gegevens van dit afvalontvangstbewijs elektronisch door aan SafeSeaNet.

Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening

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

Verantwoordelijkheden havenbeheerder

De havenbeheerder is verantwoordelijk voor de aanwezigheid van (ICT)-systemen, die de meldingen en registratie faciliteren, ontvangt de vooraanmelding, de ingezamelde afvalstoffen (S-formulier + factuur), verzorgt de financiële afwikkeling en voert hierop de nodige controles uit.

De havenbeheerder faciliteert bovendien de elektronische doorgifte van het afvalontvangstbewijs door exploitant, kapitein of agent aan SafeSeaNet, op de volgende wijze.

- De havenbeheerder stelt het elektronisch van de Havenontvangstvoorziening ontvangen afvalontvangstbewijs beschikbaar in Portbase PCS voor doorgifte daarvandaan aan SafeSeaNet door of namens de wettelijk verantwoordelijke partijen.
- De havenbeheerder betaalt de kosten voor doorzending vanuit Portbase PCS aan SafeSeaNet.
- De havenbeheerder neemt geen verantwoordelijkheid voor (tijdige) beschikbaarheid en juistheid van deze gegevens, noch voor de daadwerkelijke doorgifte aan SafeSeaNet.
- De havenbeheerder zal de minister actief informeren aangaande de actuele lijst van inzamelaars en de betreffende annexen per inzamelaar, zulks direct na iedere wijziging;



Hoofdstuk 9: Vrijstellingen/onthefingen

Wettelijke regeling

De wettelijke regels voor de vrijstellingen en ontheffingen zijn:

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

Korte inhoud wettelijke regelingen

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

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

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

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

Ontheffingen

Lijndiensten

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

Onze minister kan een schip op verzoek van de exploitant geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van de afgifteplicht indien:

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

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

Nieuw in de Richtlijn is het duidelijker akkoord dat door de haven waar afgifte plaatsvindt moet worden afgegeven, en de melding naar alle havens op de route.

**Procedure voor het verkrijgen van ontheffing**

Een (vertegenwoordiger van een) schip kan een verzoek tot ontheffing voor schepen als bedoeld in art. 34 van de Wvvs indienen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Bij regeling kan een vrijstelling worden verleend middels het aanvraagformulier welke te vinden is op <https://www.ilent.nl/binaries/ilt/documenten/formulieren/2016/08/19/formulier-aanvraag-hoi-ontheffing/ILT.225.04R+-+Aanvraag+HOI+ontheffing.pdf> of op de website van Groningen Seaports.

Geldigheidsduur ontheffing

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

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

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



Hoofdstuk 10: Toezicht en handhaving

Wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen voor het toezicht en de handhaving zijn:

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

Korte inhoud wettelijke regelingen

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

Toezicht

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

Zie onderstaande tabel, welke de minimale opslagcapaciteit aan boord aangeeft ten opzichte van de maximale opslagcapaciteit aan boord.

Gebruikte drempelwaarden

Volgende aanloophaven	Annex I van het Marpol verdrag	Annex IV van het Marpol verdrag	Annex V van het Marpol verdrag	Annex VI van het Marpol verdrag
De volgende aanloophaven is een EU-haven of staat in de 'Groep van aanvullende geselecteerde havens'	50%	50%	25%	75%
De volgende aanloophaven is geen EU-haven en staat ook niet in de 'Groep van aanvullende geselecteerde havens'	25%	50%	20%	25%

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

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



Hoofdstuk 11: Organisatie structuur

Uit de Wvvs vloeit een aantal taken voort met het oog op het innemen van afval van schepen. In dit hoofdstuk worden enkele rollen nader toegelicht.

In het kader van de Wvvs wordt het begrip 'havenbeheerder' niet nader gedefinieerd en omschreven.

Wie de beheerder is, volgt volgens de memorie van toelichting bij de Wvvs uit de feiten en omstandigheden. Dit kan in de praktijk publiekrechtelijk of privaatrechtelijk georganiseerd zijn.

Havenbeheerder belast met de verantwoordelijkheden/bevoegdheden voor afvalinzameling Wvvs;
Groningen Seaports N.V.

Instantie belast met het verlenen van vergunningen voor Havenontvangstvoorzieningen;
De gemeenschappelijke regeling Havenschap Groningen Seaports.

HAP - klankbordgroep

Ter uitvoering van de bepalingen in de Wvvs (artikel 6a) is er in het HAP-gebied het Havenafvalplan opgesteld op basis van de Regeling Havenontvangstvoorzieningen. Om hier invulling aan te geven is er een HAP-klankbordgroep ingesteld die zo vaak als nodig samenkomt. De volgende partijen nemen zitting in het overleg:

- Vertegenwoordiger van de havenmeester (voorzitter)
- Vertegenwoordiger van de havenmeester (secretaris)
- Vertegenwoordiger stuwadoors
- Vertegenwoordiger agentschappen
- Vertegenwoordiger Samenwerkende Bedrijven Eemsdelta (SBE)
- Vertegenwoordiger ILT

Deze groep heeft geen bevoegdheden. Zij is een overlegorgaan waarin de uitvoering en aanpassingen van het plan en mogelijke oplossingen voor knelpunten worden besproken en voorbereid. De rol van voorzitter van de klankbordgroep wordt vervuld door een adviseur van de havenmeester. Deze adviseur vertegenwoordigt de havenbeheerder in externe overleggen en is de initiatiefnemer van vergaderingen en het actueel houden van het Havenafvalplan en de tarieven.

De functie van de HAP-klankbordgroep is drieledig:

1. Advies aan de havenbeheerder over het vaststellen en actualiseren van het plan;
2. Advies aan de havenbeheerder over de financiële afwikkeling;
3. Advies aan de havenbeheerder over operationele wijzigingen.

Herziening, ter visielegging en vaststelling

- Na afstemming met de HAP-klankbordgroep wordt de herziening van het Havenafvalplan voorgelegd aan de betrokken stakeholders (agenten en Havenontvangstvoorzieningen). Zij krijgen gelegenheid om hun advies naar voren te brengen.
- Na deze vaststelling wordt het Havenafvalplan ter goedkeuring voorgelegd aan de minister van Infrastructuur en Milieu (lees: de inspectie voor Leefomgeving en Transport).

Bij signalering dat het noodzakelijk is dat er een wijziging in de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgifrechten wordt doorgevoerd, stelt de adviseur van de havenmeester de HAP-klankbordgroep hiervan op de hoogte. De HAP-klankbordgroep beoordeelt vervolgens de noodzaak tot wijziging van de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgifrechten. De HAP-klankbordgroep doet al dan niet een voorstel tot wijziging van de hoogte van de bijdragen en/of de hoogte van de afgifrechten.



Havenbeheerder

De belangrijkste verantwoordelijkheden in het kader van het Havenafvalplan van de havenbeheerder zijn:

- het schrijven en onderhouden van het Havenafvalplan;
- het zorgdragen voor de aanwezigheid van voldoende adequate Havenontvangstvoorzieningen;
- het ontvangen en registreren en het faciliteren van het doorsturen van de meldingen die in het kader van dit Havenafvalplan zijn vereist;
- het innen van bijdragen in de kosten van de ontvangst en verwerking van scheepsafvalstoffen inclusief de administratiekosten;
- het, na ontvangst van een verklaring van verwerking, uit de geïnde bijdragen vergoeden van gemaakte kosten aan de houders van Havenontvangstvoorzieningen met betrekking tot de verwerking van scheepsafvalstoffen;
- het uitvoeren, vanuit de rol als uitvoerende beheerder van de indirecte financiering, van controles op de juistheid van de opgaven en de juistheid van de feitelijk afgegeven hoeveelheden en soorten afval van schepen;
- het bewaren van de registratie van de in het HAP-gebied afgegeven hoeveelheden afval van schepen, gedurende ten minste 5 jaar;
- het signaleren van de behoefte om de hoogte van de bijdragen of afgifrechten te wijzigen;
- het (op verzoek) verstrekken van gegevens aan de minister;
- het opstellen van rapportages ten behoeve van de klankbordgroep en de minister.



Hoofdstuk 12: Klachten en tekortkomingen

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

Wettelijke regelingen

De wettelijke regeling voor klachten is:

- Artikel 8 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen.

Korte inhoud wettelijke regelingen

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

Melden klachten en tekortkomingen

Klachten over en tekortkomingen van de Havenontvangstvoorzieningen kunnen met een meldingsformulier volgens het internationale format van de IMO worden gemeld aan de havenbeheerder. De havenbeheerder neemt de klacht in behandeling.

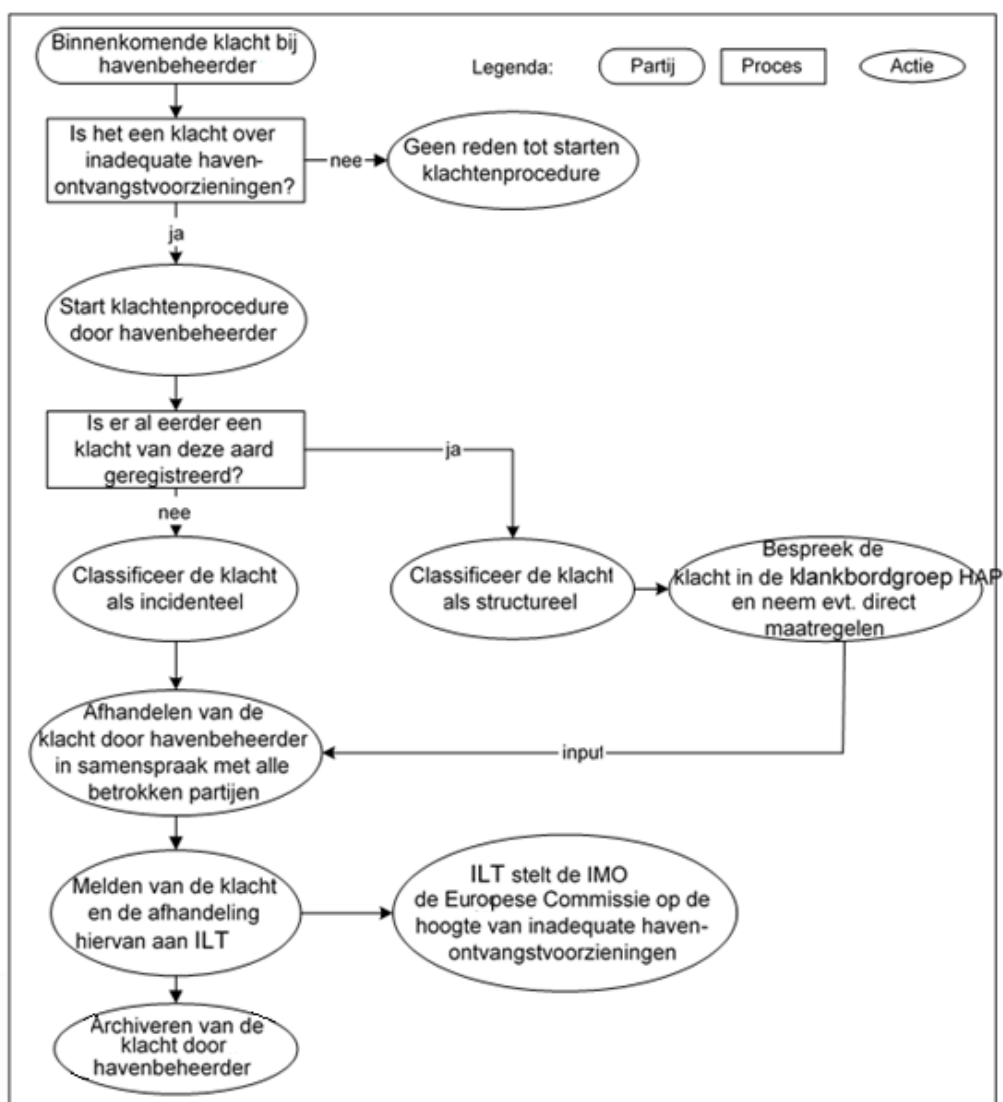
Het klachtenformulier staat op de volgende internetlocatie: <https://www.groningen-seaports.com/havenafval>

Procedure afhandeling klachten en tekortkomingen

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

Afhandeling

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



Procedure: Klachten en tekortkomingen

Afsluiting

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

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



Hoofdstuk 13: Communicatie en kwaliteitsborging HAP

Wettelijke regelingen

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

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

Korte inhoud wettelijke regelingen

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

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

Gezamenlijk plan/klankbordgroep

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

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

HAP-overleg met gebruikers

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

Evaluatie

Ten minste éénmaal per vijf jaar vindt er een volledige evaluatie van het Havenafvalplan plaats om na te gaan of het plan nog aan de behoeften voldoet. Het plan dient te worden aangepast indien er relevante wijzigingen in de operationele situatie, tarieven of afgifrechten, of in de wetgeving optreden. Input hiervoor volgt onder meer uit audits, rapportages, meldingen van klachten en tekortkomingen. Daarnaast is het HAP-overleg met de gebruikers een belangrijke bron van input. De voorzitter van de HAP-klankbordgroep is ervoor verantwoordelijk dat de wijzigingen zoals voorgesteld centraal worden doorgevoerd. Eén keer per vijf jaar, de looptijd van het plan, wordt het Havenafvalplan ter goedkeuring aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden.



Audits

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

Publicaties

De voorzitter van de HAP-klankbordgroep draagt er zorg voor, dat op de website van Groningen Seaports de meest actuele informatie staat over het Havenafvalplan. De website bevat in ieder geval de tekst van het plan, de actuele tarieven, de lijst met Havenontvangstvoorzieningen en de klachtenformulieren.

Contactgegevens

Bij vragen over:

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

en andere operationele vragen over de uitvoering van de Wvvs, kunt u terecht bij de Havendienst 0596-640477 of per e-mail: portwaste@groningen-seaports.com



Bijlages:

Definities

Wvvs

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

richtlijn monitoring- en informatiesysteem zeescheepvaart: Richtlijn nr. 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad (PbEG 2002, L 208);



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

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

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

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

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

sedimenten: alle bezinksels uit het ballastwater van een schip;

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

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

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

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

Besluit havenontvangstvoorzieningen

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

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

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

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

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

wet: Wet voorkoming verontreiniging door schepen.



Regeling havenontvangstvoorzieningen

afmelding: het bericht dat de afgifte door de kapitein van een schip van scheepsafvalstoffen is beëindigd;

aanmelding: de verstrekking van gegevens krachtens artikel 12a van de wet.

besluit: Besluit Havenontvangstvoorzieningen

S-formulier: het scheepsafvalstoffenformulier als bedoeld in de Bijlage behorende bij de artikelen 3, 4, 6, 6f en 6h, onder C, onderdeel 2, van de Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen.

Overige begrippen

In dit Havenafvalplan worden verder nog de volgende begrippen gebruikt:

“Vergunning”: de door de gemeenschappelijke regeling havenschap Groningen Seaports afgegeven vergunning voor het inzamelen van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen in het beheersgebied van het havenschap.

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

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

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

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

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

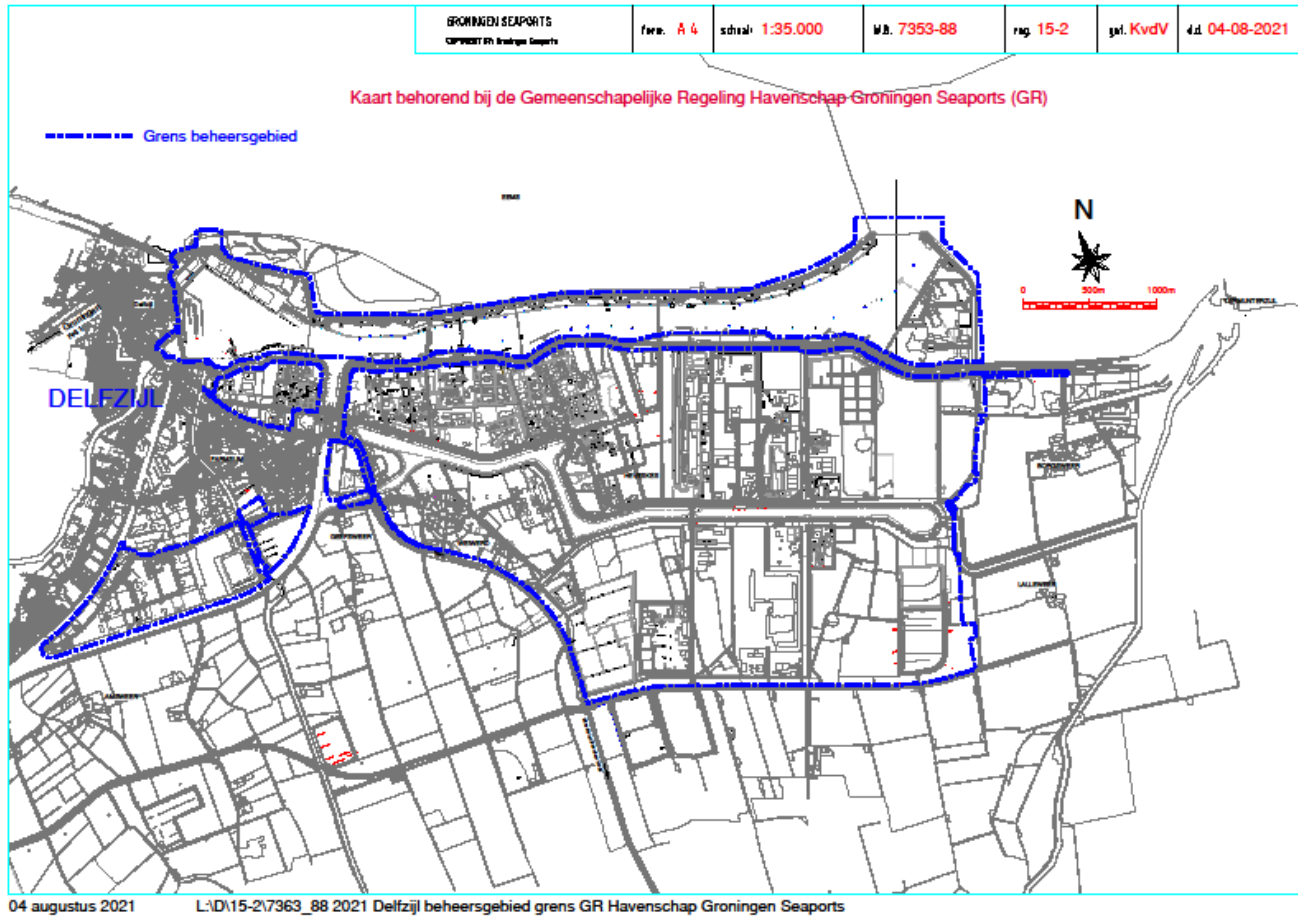
“Nautisch beheer”: het coördineren, optimaliseren, begeleiden en handhaven van een veilige, vlotte, ordelijke en milieuverantwoorde afwikkeling van het scheepvaartverkeer en het scheppen van voorwaarden hiervoor binnen het beheersgebied.

“HAP-gebied”: de havenbekkens en aangrenzende havengebieden gelegen in Eemshaven, Delfzijl en Farmsum, voor zover deze in privaatrechtelijk beheer zijn bij Groningen Seaports N.V.

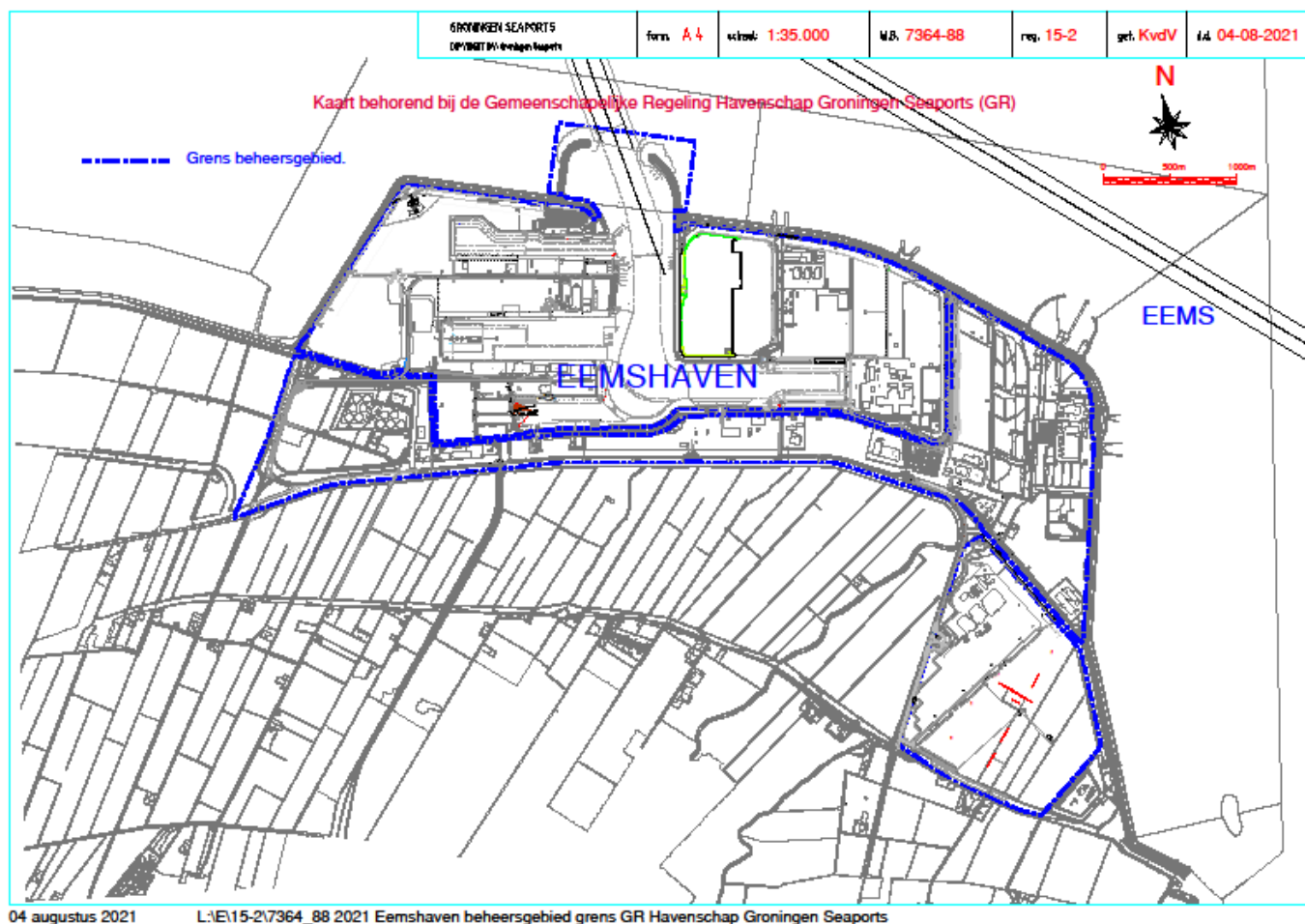
“Scheepsagent”: degene die beroepsmatig optreedt als vertegenwoordiger van de natuurlijke of rechtspersoon die met een schip gebruik maakt van de haven.



Kaarten beheersgebied



Beheersgebied Delfzijl



Beheersgebied Eemshaven.



Leaflet port reception facilities

Port Reception Facilities



A proper regulation of the disposal and collection of ships' waste contributes to gaining a cleaner sea. In this perspective, Groningen Seaports has port reception facilities available. These facilities are dedicated to the collection of ship-generated waste. The Port Waste Plan describes the ways of the waste collection in the port of Delfzijl or Eemshaven. This leaflet contains the most important features of the Port Waste Plan.



For sea-going vessels this means:

Notification:

The captain, shipowner or agent of a ship, that is on its way from sea to the port, truthfully and accurately electronically declares the waste on board via Portbase's Port Community System.

The following requirements have been set for the electronic pre-proposal:

- at least 24 hours before arrival, when the port of call is known, or
- as soon as the port of call is known, if this information is available less than 24 hours before arrival, or
- at the latest on departure from the previous port, if the duration of the journey is less than 24 hours.

This information is kept by the ship or agent at least until the ship arrives at the next port. The details of the actual delivery (by means of a delivery form (S form)) are kept on board the ship at least until the next port and are made available to the competent authority on request. The captain, shipowner or agent electronically transmits the details of this waste receipt to SafeSeaNet.

Waste disposal:

Vessels are required to dispose ship-generated waste in one of the ports which have proper facilities. The back of this leaflet contains information where to discharge the waste.

Payment:

Sea-going vessels have to contribute (indirectly) to the costs of collecting and processing of ship-generated waste. When arriving at Delfzijl or Eemshaven, vessels will be charged even if there is no waste to deposit. Please note that these costs of ship-generated waste are fully or partially refunded via the so-called 'right to dispose'. Additional information on this subject can be found on the back of this leaflet.

The port waste plan applies to all sea-going vessels irrespective of their flag, with the exception of warships, naval auxiliary vessels or other ships operated by a State.



More information

Groningen Seaports
Nautical Service Centre
Handelskade Oost 1
9934 AR Delfzijl
The Netherlands

Phone +31 (0) 596 640477
E-mail: portwaste@groningen-seaports.com
Website: www.groningen-seaports.com



**Disposing and paying**

In accordance with the law, sea-going vessels must pay an indirect contribution for the collection and processing of ship-generated waste. Vessels entering a port thus pay a fee; even if they do not dispose any waste (dumping at sea thus no longer offers financial benefit). After payment of the fee, vessels receive a 'right to dispose'. This right is measured according to an amount which depends on the vessel's gross tonnage (GT).

GT-class	Indirect fee ¹⁾	Right to discharge
Annex I		€ 30,- per m3
< 10,000	€ 15,00,- + 0.0225 per GT	
10,000 - 22,000	€ 190,- + 0.005 per GT	
> 22,000	€ 300,- (maximum contribution)	
Annex II, IV and VI		No compensation
Annex V		All costs compensated (till max. storagecapacity)
< 10,000	€ 45,- + 0.0675 per GT	
10,000 - 22,000	€ 570,- + 0.015 per GT	
> 22,000	€ 900,- (maximum contribution)	

The fees are subject of an periodical adjustment. If this is the case, this leaflet will be updated.

Exceptions of the disposal system

- All offshore vessels are excluded from the system, no indirect fee, no compensation, all disposal costs to be paid directly to the collector;
- Disposal of cargo residues;
- Disposal of Annex II and IV waste;
- Extra costs due to mixing domestic waste with maintenance waste;
- Extra costs for handling times that are longer than 30 minutes;
- Extra costs for disposing outside the standard service times;
- Extra costs for deficiencies caused by the vessel.

Claiming of disposal rights

Vessels dispose the waste with one or more collectors. The complete invoice is paid to the collectors by the agent, captain, or ship owner. The collector(s) send a copy of the bill together with the S-form to Groningen Seaports. In its turn Groningen Seaports will refund "right to dispose" to the vessel via the agent involved, captain, or ship owner.

Disposal of waste

The port waste facilities in Delfzijl and Eemshaven are equipped to handle annex I, IV, V waste. In all classes, the waste will be collected in accordance with the environmental and safety regulations. For a timely collection of the waste it is to be advised to notify the – by the portauthority appointed – collector(s) as soon as possible. The website www.groningen-seaports.com provides the latest information on these companies.

Complaints

If you are not satisfied with the service in the ports, please fill in the IMO complaints form and send it to the Nautical Service Centre addressed to the harbourmaster. The complaints form can be found on www.groningen-seaports.com.

Waste collectors

Waste collector	Phone	Annex I	Annex II	Annex IV	Annex V	Annex VI
Reym	+31 598 659500	X	X	X	X	X
International Slop Disposal	+31 85 4867222	X	X	X	X	X
Joosten	+31 596 618100	X		X		
Renewi	+31 50 3168888				X	
Bek & Verburg	+31 596 745027				X	X
Wenau	+31 513 657900	X				