

---

# HAVENAFVALPLAN ROTTERDAM-RIJNMOND 2023

---



**Vaststelling Havenafvalplan 2023 Havenregio Rotterdam-Rijnmond**

Vastgesteld door:

- Havenbedrijf Rotterdam N.V., tevens namens Burgemeester en Wethouders van de gemeente Dordrecht, d.d. 19 december 2023
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Schiedam, d.d. 3 oktober 2023
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Vlaardingen, d.d. 12 december 2023
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Maassluis, d.d. 14 november 2023
- Burgemeester en Wethouders van de gemeente Moerdijk, d.d. 14 november 2023

	<b>Netherlands Shipping Inspectorate</b>
	Sailing area: <b>NA</b> ID nr: -- APR nr: -- Number of remarks: <b>None</b> Handled by: <b>K. Hak</b>
	<b>Approved</b>
	Remarks, if any, are given in the attached document.
	Date: <b>24-01-2024</b> 

# Inhoudsopgave

<b>Managementsamenvatting</b> .....	<b>5</b>
<b>1: INLEIDING</b> .....	<b>7</b>
1.1. Wet voorkoming verontreiniging door schepen .....	7
1.2. Wijzigingen ten opzichte van Richtlijn 2000/59 .....	7
Wettelijk kader .....	9
1.3. Internationale regelgeving: MARPOL 73/78 .....	9
1.4. Europese regelgeving.....	10
1.5. Nationale regelgeving: Wvvs en Wabo/Wm .....	10
1.6. Regionale en lokale regelgeving .....	11
1.7. Uitvoering.....	11
1.8. Toepassing .....	11
1.9. Definities.....	11
<b>2: Havenafvalplan</b> .....	<b>12</b>
2.1. Wettelijke regelingen .....	12
2.2. Korte inhoud wettelijke regelingen .....	12
2.3. Beschrijving Havenafvalplan Rotterdam-Rijnmond .....	12
<b>3: Toepassingsbereik</b> .....	<b>14</b>
<i>Algemeen</i> .....	14
3.1. Soorten afval.....	14
3.2. Schepen.....	14
3.3. Uitzonderingen en bijzondere situaties .....	15
3.4. Havens.....	15
<b>4: Afgifteplicht</b> .....	<b>16</b>
4.1. Wettelijke regeling .....	16
4.2. Korte inhoud wettelijke regelingen .....	16
4.3. Verplichtingen .....	16
4.4. Uitzondering: COSS.....	16
5.1. Wettelijke regeling .....	18
5.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	18
5.3. Bijdrageplicht .....	21
5.4. Grondslagen van het systeem van indirecte financiering: indirecte bijdrage, afgifterecht en vergoedingen.....	22
5.5. Vergoedingen aan de havenontvangstvoorzieningen .....	26
<b>6: Havenontvangstvoorzieningen</b> .....	<b>28</b>
6.1. Wettelijke regeling .....	28
6.2. Korte inhoud wettelijke regelingen .....	28
6.3. Capaciteitsbehoefte: aantal zeeschepen, types en gross tonnage verdeling ....	28
6.4. Capaciteitsbehoefte: afgifte scheepsafvalstoffen en ladingresiduen.....	29
6.5. Capaciteitsbehoefte: huidige en toekomstige capaciteit havenontvangstvoorzieningen .....	30
6.6. Regels voor de havenontvangstvoorzieningen.....	31
<b>7: Verwerking</b> .....	<b>33</b>
7.1. Procedure verwerking scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen .....	33
7.2. Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening .....	33
7.3. Verantwoordelijkheden verwerker.....	33
<b>8: Melding en registratie</b> .....	<b>34</b>

<i>Algemeen</i> .....	34
8.1. Wettelijke regeling .....	34
8.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	34
8.3. Procedure voor-aanmelden voor het scheepsbezoek en de registratie.....	34
8.4. Procedure operationele meldingen havenontvangstvoorziening en de registratie .....	35
8.5. Verantwoordelijkheden ten aanzien van melding en registratie.....	35
8.5.1 Verantwoordelijkheden schip.....	36
8.5.2 Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening .....	36
8.5.3 Verantwoordelijkheden havenbeheerder .....	36
8.5.4 Verantwoordelijkheden DHMR.....	36
<b>9: Vrijstellingen/ontheffingen .....</b>	<b>37</b>
9.1. Wettelijke regeling .....	37
9.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	37
9.3. Ontheffingen .....	37
<b>10: Toezicht en handhaving.....</b>	<b>39</b>
10.1. Wettelijke regelingen.....	39
10.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	39
10.3. Toezicht Wvvs door DHM Amsterdam en Rotterdam.....	39
<b>11: Organisatiestructuur .....</b>	<b>41</b>
<i>Algemeen</i> .....	41
11.1. Regionaal Havenafvalplan.....	41
11.2. Herziening, ter visielegging en vaststelling.....	41
11.3. Havenbeheerder.....	41
11.4. Uitvoering van taken .....	42
<b>12: Klachten en tekortkomingen .....</b>	<b>43</b>
12.1. Wettelijke regelingen .....	43
12.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	43
12.3. Melden klachten en tekortkomingen .....	43
12.4. Procedure afhandeling klachten en tekortkomingen .....	43
<b>13: Communicatie en kwaliteitsborging HAP .....</b>	<b>45</b>
<i>Algemeen</i> .....	45
13.1. Wettelijke regeling .....	45
13.2. Korte inhoud wettelijke regelingen.....	45
13.3. Gezamenlijk plan/klankbordgroep .....	45
13.4. HAP – overleg met gebruikers.....	45
13.5. Evaluatie .....	45
13.6. Audits .....	46
13.7. Publicaties .....	46
13.8. Contactgegevens .....	46
<b>Bijlage 1 Definities .....</b>	<b>47</b>
<b>Bijlage 2 Kaart Havenregio Rotterdam - Rijnmond. ....</b>	<b>50</b>
<b>Bijlage 3 Leidraad accountantsverklaring Havenafvalplan .....</b>	<b>51</b>
<b>Bijlage 4 Tarieven vergoedingen.....</b>	<b>53</b>
<b>Bijlage 5 Lijst van inzamelbedrijven .....</b>	<b>54</b>

## Managementsamenvatting

### **Algemeen**

Dit Havenafvalplan bevat het plan van de havenbeheerder van Rotterdam-Rijnmond voor de periode 2023-2028. Het plan is 5 jaar geldig, tenzij er belangrijke veranderingen zijn. Wijziging van het plan is noodzakelijk in verband met de invoering van de EG-Richtlijn 2019/883 (Richtlijn) die de Richtlijn uit 2000 vervangt. De doelstelling is het verminderen van verontreiniging van de zee die het gevolg is van lozingen van schadelijke stoffen door schepen.

Door middel van een wetswijziging van de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs) zijn de nieuwe regelingen uit de Richtlijn nader ingevuld met betrekking tot havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen van schepen.

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

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

### **Havenafvalplan**

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

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

### **Financiering**

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

rekening gebracht aan het schip op basis van de feitelijk door het schip afgegeven soorten en hoeveelheden afval.

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

### ***Specifiek voor het Havenregio Rotterdam - Rijnmond***

#### *Financiering*

Er zijn categorieën schepen die zijn uitgezonderd van de indirecte bijdrageplicht, zoals zeeschepen, die rechtstreeks van zee naar het dok of scheepsreparatiewerf gaan of zeegaande werkschepen en dienstverlenende schepen binnen het gebied, zoals baggerschepen, peilvaartuigen en havensleepboten, werkzaam in de dienstverlening aan de scheepvaart of ten behoeve van de vaarwegeninfrastructuur binnen het beheersgebied.

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

#### *Vergunning/open house*

Havenontvangstvoorzieningen die over de benodigde vergunningen beschikken (onder meer een operationele vergunning op basis van de Havenverordening Rotterdam 2020) beschikken, zowel landelijk als lokaal, om het afval van de schepen in te zamelen, en die in aanmerking willen komen voor de vergoedingen op basis van de indirecte financiering voor Annex I, IV, V en VI, kunnen zich inschrijven om mee te doen via een zogenaamde Open House-constructie. Open House wil zeggen dat de havenbeheerder een vergoeding per inzameling, soort en hoeveelheid vaststelt en publiceert en dat bedrijven zich daarop kunnen inschrijven. Indien aan alle voorwaarden wordt voldaan, mag de havenontvangstvoorziening meedoen.

#### *Voldoende voorzieningen*

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

#### *Verplichtingen havenontvangstvoorziening*

De havenontvangstvoorziening heeft een aantal verplichtingen: (onder andere) het overleggen van een accountantsverklaring (bijlage 3) van het afgelopen kalenderjaar gegevens over de bij hem afgegeven hoeveelheden scheepsafvalstoffen en melding aanvang en beëindiging van de inzameling van het scheepsafvalstoffen en/of (restanten van) schadelijke stoffen bij een schip.

#### *Toezicht*

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

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

Er is een HAP-klankbordgroep: de stakeholders die direct zijn betrokken bij de inzameling van scheepsafvalstoffen hebben daarin zitting. De stakeholders zijn: KVNR, VRC, VOMS en de vergunde inzamelbedrijven. Deze groep heeft geen bevoegdheden. Zij is een overlegorgaan, onder meer over de tarieven en andere aspecten van het plan.

De Divisie Havenmeester van HbR verzorgt namens de andere havenbeheerders en gemeenten de administratie en rapportages aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

## 1: INLEIDING

### 1.1. Wet voorkoming verontreiniging door schepen

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

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

In Richtlijn 2019/883/EU<sup>4</sup> (hierna: de Richtlijn) wordt verder ingezet op het terugdringen van lozingen van afval, met name van vuilnis als bedoeld in 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.

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

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

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

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

#### **Begrippen**

In plaats van het begrip 'scheepsafval' van Richtlijn 2000/59 wordt in de Richtlijn 2019/883 (Richtlijn) het begrip 'afval van schepen' gehanteerd. Afval als bedoeld in bijlage VI van het MARPOL valt ook onder het bereik van de Richtlijn. Het gaat daarbij om stoffen die de ozonlaag afbreken, uitrusting die dergelijke stoffen bevat en om residuen van uitlaatgasreiniging, de zogenoemde 'scrubber-sludge'; De toereikendheid van de havenontvangstvoorzieningen, de afvalvooraanmelding, de verplichte afgifte van afval en de vrijstellingen voor schepen in het geregelde verkeer zijn verder geharmoniseerd en volledig met MARPOL in overeenstemming gebracht.

---

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

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

<sup>3</sup> Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2009 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafvalstoffen en ladingresiduen (PbEG 2000, L 332).

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

### *Afvalvooraanmelding*

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

### *Afvalontvangstbewijs*

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

### *Afgifte vuilnis*

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

### *Gescheiden inzameling*

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

### *Termijn geldigheidsduur Havenafvalplan*

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

### *Afgifteplicht ladingresiduen*

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

### *Afgifteplicht Richtlijn en lozingsnormen MARPOL*

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

### *Indirecte financiering*

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

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

In de Richtlijn wordt de bepaling van het aandeel indirecte financiering nader verduidelijkt door aan te geven welke kosten onder de totale kosten van de ontvangst en verwerking van scheepsafvalstoffen vallen. Afgifte van ladingresiduen blijft buiten het systeem van indirecte financiering en ook de nieuwe afvalcategorie 'afval van uitlaatgasreinigingssystemen' valt daarbuiten.

### *100% indirecte financiering*

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



### *Financiering passief opgevest afval*

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

### *Percentage indirecte financiering*

Het minimale indirecte financieringspercentage van 30% heeft betrekking op de totale 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*

Naast de verplichte verlagingen van de afvalbijdragen biedt artikel 8, vierde lid, van de Richtlijn de havenbeheerders de mogelijkheid om de afvalbijdragen te differentiëren op grond van categorie, type en grootte van het schip, op grond van het 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) (als wettelijk vertegenwoordiger van de visserij) de bekostiging van de inzameling en verwerking van klein gevaarlijk afval (Annex V KGA) en bilgewater (Annex I) voor vissers die bij de stichting een abonnement hebben afgesloten. De inzameling en verwerking van vuilnis, waaronder vistuig, valt niet onder het abonnement van de SFAV en hiervoor dienen de havenbeheerders daarom een indirecte bijdrage te vragen.

### *Vrijstellingen*

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

De ontheffingen worden verleend en gemonitord door de ILT. ILT zal verleende ontheffingen melden aan alle havens op de route, de havenbeheerder en registeren in SafeSeaNet.

## **Wettelijk kader**

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

De doelstelling van het MARPOL 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.

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

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

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

#### **1.4. Europese regelgeving**

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

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

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

- Verordening (EEG) nr. 2013/952 van de Europese Raad van 9 oktober 2013 tot vaststelling van het communautaire douanewetboek<sup>7</sup>;
- Verordening (EU) nr 2017/352 van de Europese Raad van van 15 februari 2017, tot vaststelling van een kader voor het verrichten van havendiensten en gemeenschappelijke regels inzake de financiële transparantie van havens;
- Richtlijn 2009/16 van de Europese Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole
- Verordening (EG) nr. 2009/1069 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gezondheidsvoorschriften inzake niet voor menselijke consumptie bestemde dierlijke bijproducten en afgeleide producten en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1774/2002 (verordening dierlijke bijproducten).
- Richtlijn 2010/65 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 betreffende meldingsformaliteiten voor schepen die aankomen in en/of vertrekken uit havens.
- Richtlijn 2009/1221 inzake vrijwillige deelneming van organisaties aan een communautair milieubeheer- en milieuauditsysteem (EMAS), tot intrekking van Verordening (EG) nr. 761/2001 en van de Beschikkingen 2001/681/EG en 2006/193/EG van de Commissie)

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

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

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

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

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

- Besluit inzamelen afvalstoffen van 19 maart 2004;
- Regeling inzamelaars, vervoerders, handelaars en bemiddelaars van afvalstoffen;
- Het Activiteitenbesluit Milieubeheer en Activiteitenregeling Milieubeheer, paragraaf 3.3.5, betreffende jachthavens en afval van zeegaande pleziervaartuigen;
- Landelijk afvalbeheerplan 2017-2029 (LAP 3).

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:

---

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

- Besluit meldingsformaliteiten en gegevensverwerkingen scheepvaart;
- Regeling meldingen en communicatie scheepvaart.

Ten aanzien van de bepaling van de strafbaarstelling bij het niet nakomen van onder meer de verplichtingen dan wel het uitvoeren van verboden gedragingen, voortvloeiend uit de Wvvs:

- Wet op de economische delicten van 22 juni 1950.

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

De Havenverordening Rotterdam 2020 bevat regels met betrekking tot de vergunning van de houder van een havenontvangstvoorziening (Hov).

Artikelen 4.8 e.v. regelen dat de ontvangst van scheepsafvalstoffen en ladingresiduen van zeeschepen alleen mag als de ontvangstvoorziening beschikt over een vergunning van het College van Burgemeester en Wethouders. Verder regelt de verordening dat het College van Burgemeester en Wethouders minimumeisen kan stellen aan de vergunninghouder (havenontvangstvoorziening). Deze vergunning (license to operate) bestaat naast de landelijke inzamelvergunning van ILT en bevat aanvullende operationele voorschriften. Aanvullend kunnen er minimumeisen aan de vergunning worden gesteld.

### **1.7. Uitvoering**

Ten aanzien van de zeeschepen, die een aanloop hebben in de haven, zijn de rechten en de verplichtingen uit het Havenafvalplan van toepassing. De Divisie Havenmeester, afdeling Havemeester Beleid, Beleid en Juridisch Advies, voert namens de havenbeheerders de financiële en operationele administratieve taken uit.

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

### **1.8. Toepassing**

Dit Havenafvalplan is van toepassing op:

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

### **1.9. Definities**

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

## **2: Havenafvalplan**

### ***Algemeen***

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### ***Specifiek voor het havengebied Rotterdam-Rijnmond***

#### **2.3. Beschrijving Havenafvalplan Rotterdam-Rijnmond**

Dit voorliggende Havenafvalplan is een herziening van het plan van 2018. Na vaststelling van dit plan door de zes betreffende zeehavenbeheerders in het gebied en na goedkeuring van dit plan door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, vervangt dit het plan van 2018.

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

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

Deze samenwerking is vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst

Havenontvangstvoorzieningen, Havenafvalplan en Bijdrage Afvalstoffen zeeschepen, welke op 30 augustus 2005 is ondertekend en is herzien op 1 januari 2023.

Dit plan omvat het beheersgebied van de krachtens artikel 6 van de Wvvs aangewezen zeehavens in het Rotterdam-Rijnmond: Rotterdam, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Dordrecht, en Moerdijk. Deze havens hebben gelet op het bepaalde in het vierde lid van artikel 6a, tweede lid van de Wvvs en het besluit de uitvoering van de Wvvs gezamenlijk uit te voeren, besloten tot het opstellen van een gezamenlijk plan vanwege het regionale verband. De Divisie Havenmeester van Havenbedrijf Rotterdam heeft in haar hoedanigheid als coördinator voor havenontvangstvoorzieningen voor het

gebied dit nieuwe Havenafvalplan opgesteld, na consultatie van diverse stakeholders in het beheergebied, de ambtelijke vertegenwoordiging van de publieke en private zeehavens in de regio.

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

### 3: Toepassingsbereik

#### Algemeen

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

#### 3.1. Soorten afval

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

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

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

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

#### 3.2. Schepen

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

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

In de Wvvs wordt onder schip een “vaartuig , dat op zee wordt gebruikt”<sup>8</sup> verstaan. Dit betekent dat de Wvvs niet van toepassing is op binnenvaartschepen. Voor de binnenvaart is sinds 1993 het SABNI<sup>9</sup> verantwoordelijk voor het creëren, het in stand houden en het uitbreiden van een netwerk van havenontvangstvoorzieningen voor de binnenvaart.

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

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

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

#### *Zeegaande pleziervaartuigen*

Voor zeegaande pleziervaartuigen geldt dat deze kleinere schepen geen ligplaats nemen op de reguliere ligplaatsen in de zeehavens, maar gebruik maken van de in de regio aanwezige jachthavens. Ingevolge de verplichtingen van de jachthavens (Omgevingswet en Besluit activiteiten leefomgeving) hebben de jachthavens voorzieningen voor deze schepen om hun afval af te geven, waarbij de financiering geregeld wordt via de betreffende tarieven van deze jachthavens. Zeegaande pleziervaartuigen korter dan 45 meter, of kleiner dan 300 GT hoeven geen afval(voor)melding te doen, maar hebben wel een bijdrage- en afgifteplicht.

#### *Vissersschepen*

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

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

#### **Specifiek voor Rotterdam - Rijnmond**

### **3.4. Havens**

Dit Havenafvalplan is van toepassing op de zeehavens<sup>10</sup> binnen de havenregio Rotterdam-Rijnmond. In de bijlagen is een overzicht opgenomen van de havenregio. Het buitengaatse ankergebied valt buiten de gemeentegrenzen en valt derhalve niet onder het toepassingsgebied van dit plan.

---

<sup>8</sup> Voor de begripsomschrijving zie bijlage: “schip”.

<sup>9</sup> Stichting Afvalstoffen Binnenvaart.

<sup>10</sup> Voor de begripsomschrijving zie bijlage: definities.

## 4: Afgifteplicht

### Algemeen

#### 4.1. Wettelijke regeling

De afgifteplicht is geregeld in:

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

#### 4.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

De kapitein van een schip dat een haven aandoet, heeft een plicht tot afgifte van het afval aan boord van het schip. Hij meldt de aard van het afval dat hij aan boord heeft, wat hij wil afgeven, de maximale opslagcapaciteit per afvalsoort, waar het resterende afval wordt afgegeven en de hoeveelheid afval die zal ontstaan tussen het bezoek aan de haven waar de melding wordt gedaan en de volgende haven (mits er in de volgende haven bekend is en er voldoende capaciteit is). Van de afgifteplicht kan ontheffing worden verkregen, zie Hoofdstuk 9. Een schip is uitgezonderd van de afgifteplicht als het voldoende reservecapaciteit in de opslag heeft. De hoeveelheden zijn vastgesteld in de implementing Guidelines van COSS<sup>11</sup>.

Na afgifte krijgt de kapitein een afgifte-ontvangstbewijs (S-formulier).

#### 4.3. Verplichtingen

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

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

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

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

#### 4.4. Uitzondering: COSS

Artikel 7, lid 4, punten a) en b), van Richtlijn (EU) 2019/883 voorziet in een uitzondering de algemene verplichting om al het aan boord meegevoerde afval in de aanloophaven af te geven. Deze uitzondering geldt voor schepen die aan boord over voldoende specifieke opslagcapaciteit beschikken, voor al het afval dat zich al aan boord bevindt en het afval dat zal ontstaan tijdens de geplande reis van het schip naar de volgende aanloophaven. Een vastgestelde berekeningsmethode stelt de lidstaten in staat om op geharmoniseerde wijze de uitzonderingen toe te passen op de algemene verplichting om al het aan boord meegevoerde afval af te geven, als het schip over voldoende opslagcapaciteit beschikt. De berekeningsmethode mag niet worden toegepast op de afvalverwijdering in het kader van bijlage II MARPOL. De verwijdering van dat afval wordt geregeld door dit verdrag. Dat afval moet worden afgegeven in de haven waar de lading wordt gelost en voordat nieuwe lading wordt geladen. In bepaalde gevallen mag dit afval onder voorwaarden op zee worden geloosd.

---

<sup>11</sup> Committee on Safe Seas and prevention of pollution from ships, EU 2022/89



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

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

## 5: Systeem van financiering

### Algemeen

#### 5.1. Wettelijke regeling

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

Artikel 8 van de Richtlijn

Artikel 6d van de Wvvs

Artikel 9 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

Artikel 9a van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

Artikel 11 van de regeling havenontvangstvoorzieningen

#### 5.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

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

De indirecte bijdrage is de bijdrage die het schip betaalt per call aan de havenbeheerder en deze bijdrage geeft het schip het recht afval af te geven. Het recht is niet overdraagbaar. Ook als geen afval wordt afgegeven, betaalt het schip de indirecte bijdrage. De opbrengsten uit de indirecte 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 havenontvangsvoorziening(en) zijn vastgelegd in een met hen gesloten overeenkomst, die periodiek wordt vernieuwd.

#### Indirecte financiering:

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

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

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

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

De indirecte bijdragen van de schepen dekken de volgende kosten :  
alle indirecte administratieve kosten (beheerskosten);

- minimaal 30% van de totale directe exploitatiekosten van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval van schepen, niet zijnde ladingresiduen, als bedoeld in bijlage I, IV en VI van MARPOL ;
- de totale directe exploitatiekosten (100%) van de werkelijke afgifte, opslag, transport en verwerking van afval als bedoeld in bijlage V van MARPOL, met inbegrip van passief opgevist afval.

#### Uitzonderingen indirecte financiering:

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

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

Per 1 januari 2025 is met het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat afgesproken dat voor de offshoreschepen geen indirecte kosten in rekening worden gebracht, maar alleen directe kosten. Dit vanwege de grote verschillen per afgifte, en de moeilijkheid onderscheid te maken tussen afval van platforms (wat lading voor de offshoreschepen is) en afval van de schepen.

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

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

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

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

Tabel 1: off shore buiten indirecte financiering

#### Directe financiering:

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

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

<b>Directe kosten:</b> <b>Directe exploitatiekosten die voortvloeien uit de werkelijke afvalafgifte van schepen, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.</b>	<b>Indirecte kosten:</b> <b>Indirecte beheerskosten die voortvloeien uit het beheer van het systeem in de haven, met inbegrip van de onderstaande kostenelementen.</b>
Het voorzien in de infrastructuur voor de exploitatie van havenontvangstvoorzieningen, met inbegrip van containers, tanks, verwerkingsapparatuur, binnenschepen, vrachtwagens, afvalontvangstapparatuur en behandelingsinstallaties.	Het opstellen en goedkeuren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van eventuele audits van dat plan en de uitvoering ervan.
Concessies voor het leasen van terreinen en gebouwen, voor zover van toepassing, of voor het leasen van de apparatuur die nodig is voor de werking van de havenontvangstvoorzieningen;	Het actualiseren van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan, met inbegrip van arbeids- en consultancykosten, voor zover van toepassing.
Het werkelijke gebruik van de havenontvangstvoorzieningen: inzamelen van afval van schepen, vervoer van afval van de havenontvangstvoorzieningen voor eindverwerking, onderhoud en schoonmaak van havenontvangstvoorzieningen, personeelskosten, met inbegrip van overuren, elektriciteit, afvalanalyse en verzekering.	Het organiseren van de overlegprocedures voor de (her)evaluatie van het afvalontvangst- en afvalverwerkingsplan;
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, IV en VI, niet zijnde ladingresiduen	X min. 30% in uitzonderlijke gevallen minder dan 30%	X
Marpol 73/78; Annex IV	- Sanitair afval			
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 Uitzondering en via directe financiering
Marpol 73/78; Annex I	- Waswater olie - Ballastwater (uit ladingtanks)	geen		X
Marpol 73/78; Annex II	- Waswater chemicaliën	geen		X
Marpol 73/78; Annex V	- Droge ladingrestanten	geen		X
Ballastwater verdrag	- (On)behandeld ballastwater - Residu reinigingstank - Sediment ballasttank	geen		X

### **Specifiek voor havenregio Rotterdam - Rijnmond**

#### **5.3. Bijdrageplicht**

Een bijdrage voor de afgifte van scheepsafvalstoffen geldt in principe voor alle zeeschepen, die de haven in de havenregio Rotterdam – Rijnmond aanlopen, tenzij het schip daarvan is ontheven op grond van het bepaalde in artikel 6d onder 4 van de Wvvs, of is vrijgesteld op grond van de algemene voorwaarden.

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

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

- Zeeschepen waarvoor op grond van artikel 6d, lid 4, van de Wvvs een ontheffing is verleend;
- Vissersschepen, vallende onder de werking van artikel 9, lid 2 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen (VISHAP);
- Zeegaande pleziervaartuigen, vallende onder de werking van artikel 9, eerste lid van het Besluit havenontvangstvoorzieningen (jachthavens);<sup>12</sup>

<sup>12</sup> De pleziervaart neemt geen ligplaats in de commerciële zeehavens, maar ligplaats in de het gebied aanwezige jachthavens, alwaar een specifieke jachthavenregeling is getroffen. Hierdoor valt de pleziervaart buiten de werkingsfeer van dit Havenafvalplan.

- Schepen met een zeemeetbrief, maar die niet aanlopen via zee en vallen onder de binnenvaartregelingen voor afvalstoffen (binnen-buiten schepen);
  - Zeeschepen, komende van zee als doorvaarder naar het achterland, en vice versa, zonder laad/los-activiteit in de haven en die niet langer dan 2 uur op de eerste ligplaats in de haven verblijven (doorvaarders);
  - Zeeschepen, die na de eerste aanloop het gebied verlaten en die een indirecte bijdrage hebben betaald, en tussentijds géén andere haven hebben aangedaan, hebben het recht om binnen 7 dagen vanaf het moment van de eerste aanloop twee keer af te geven conform het geldende afgifrecht, ongeacht het aantal aanlopen. Na afloop van de 7 dagen na de eerste aanloop dient een nieuwe bijdrage te worden betaald en gaat dit recht opnieuw in;
  - Zeeschepen, die rechtstreeks van zee naar het dok of scheepsreparatiewerf gaan: hun scheepsafvalstoffen vallen vanwege de bijzondere omstandigheid, dat een scheepswerf zelf voorzieningen treft op basis van de milieuwetgeving om afval van alle activiteiten op die werf af te voeren, niet onder de indirecte financieringsregeling maar onder de directe financieringsregeling;
  - Zeegaande werkschepen en dienstverlenende schepen binnen het gebied, zoals baggerschepen, peilvaartuigen en havensleepboten, werkzaam in de dienstverlening aan de scheepvaart of ten behoeve van de vaarweginfrastructuur binnen het gebied Rotterdam-Rijnmond:
  - Zeeschepen, zijnde pontons zonder accommodatie en schepen in afbouw (casco's).
  - Offshore vaartuigen- en installaties, zoals boor- en werkeilanden en overige vaartuigen die offshore werkzaamheden aan mijnbouw, pijp- en kabelinstallaties en windparken verrichten, binnen de Nederlandse economische ruimte.
- Omdat deze categorie voor alle zeehavens geldt wordt voor de toelichting verwezen naar het algemene deel hierboven (Tabel 1)

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

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

In onderstaande beschrijving zijn de bijdragen en afgifrecht/vergoedingen (bijlage 4) in het kader van de indirecte financiering weergegeven die van kracht zijn per 01 januari 2023.

##### **De indirecte bijdrage**

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

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

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

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

Omdat het afgifrecht voor Annex I (inclusief Annex IV en VI) verschilt van het afgifrecht van het afgifrecht van Annex V, zijn de indirecte bijdragen opgesplitst in twee delen, die bij elkaar opgeteld worden: een Annex I bijdrage en een Annex V bijdrage, respectievelijk voor een dekking van minimaal 30% van de exploitatiekosten en 100% van de exploitatiekosten. Ten behoeve van de dekking van de beheerskosten van de havenbeheerder wordt per geheven totale indirecte bijdrage een vast bedrag gereserveerd. Per 01/01/2023 bedraagt dit bedrag € 20,-.

Zowel bij de vaststelling van de Annex I als de Annex V indirecte bijdrage is het uitgangspunt een vast basisbedrag ter dekking van de logistieke kosten plus een variabel bedrag, afhankelijk van de gross tonnage maat (GT) van het schip, ter dekking van de hoeveelheid afval. Hierbij is het bedrag gemaximeerd op basis van de 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.

De EU heeft via een uitvoeringsverordening (EU 2022/91) een uitgebreider palet van kortingsmogelijkheden vastgesteld. Aangezien dit een uitvoeringsverordening is, dienen de havens hieraan te voldoen en moet diens gevolg ook de bestaande kortingsregeling aangepast te worden. De criteria zijn vastgesteld door de EU en daar kan niet van worden afgeweken, maar de korting die een haven kan geven aan de criteria kan individueel per haven worden ingevuld.

De criteria en de voorgestelde kortingspercentages zijn:

criterium	Mogelijke controlemiddelen <sup>13</sup>	Perc <sup>14</sup>
Scheiding aan boord en gegarandeerde afgifte aan geschikte havenontvangstvoorzieningen	Green Award, ISO 21070, Blue Angel, Green Marine, afvalontvangstbewijs, specifiek afvalbeheersplan dat is goedgekeurd door het classificatiebureau van het vaartuig, ISO 14001 Milieuzorgsysteem	5%
Ecologisch duurzaam aankoopbeleid (minder verpakkingsmateriaal door bulkverpakking en het vermijden van plastic voor eenmalig gebruik)	Green Award, ISO 21070, Blue Angel, Green Marine, specifiek afvalbeheersplan dat is goedgekeurd door het classificatiebureau van het vaartuig, ISO 14001 Milieuzorgsysteem	5%
Gebruik van alternatieve brandstoffen <sup>15</sup> en andere energiebronnen tijdens de reis naar de aanloophaven of op de ligplaats (bv. walstroom, wind, zon)	Green Award, bunkerafleverings- bonnen, oliejournaal, klassecertificaat of wettelijk voorgeschreven certificatie, Ship Energy Efficiency Management Plan (SEEMP)	10%
Gebruik van een white box-systeem < 5ppm (om de lozing van lenswater uit het schip te controleren en te monitoren)	Klassecertificaat, type goedkeuringsdocumenten	2%
Olieafscheider (OWS) < 5 ppm	Klassecertificaat, type goedkeuringsdocumenten, Green Award, Clean Shipping Index (CSI), Green Marine, Blue Angel	2%
OWS < 5 ppm + alarmsysteem en automatische stop voor schepen < 10.000 BT	Klassecertificaat, typegoedkeuringsdocumenten, Green Award, Clean Shipping Index (CSI), Green Marine, Blue Angel	2%
Het schip gebruikt geen oliefilter- installatie voor lozingen, maar scheidt bilgewater en bezinnsel en loost die vervolgens in havenontvangstvoorzieningen.	Oliejournaal, Afvalontvangstbewijzen	2%
Afvalwater-verwerkings-systeem conform Resolutie MEPC.227(64) van de Internationale Maritieme Organisatie voor alle schepen, behalve passagiersschepen die actief zijn in speciale zones die	EU-conformiteitsverklaring overeenkomstig Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad <sup>16</sup> , of klassecertificaat. Daarnaast wordt de werking regelmatig gecontroleerd door een onafhankelijke controleur.	2%

<sup>13</sup> Er kunnen extra systemen worden aanvaard waarmee schepen kunnen aantonen dat zij aan de criteria voldoen.

<sup>14</sup> Percentage welke per haven kan worden ingevuld en kan verschillen.

<sup>15</sup> o.a. elektriciteit; waterstof; biobrandstoffen; synthetische en paraffine houdende brandstoffen; CNG; LNG en LPG.

<sup>16</sup> Richtlijn 2014/90/EU van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014inzake uitrusting van zeeschepen en tot intrekking van Richtlijn 96/98/EG van de Raad (PB L 257 van 28.8.2014, blz. 146).

vallen onder bijlage IV bij het Marpol-Verdrag		
Het schip loost geen afvalwater in zee en geeft alle onbehandeld en/of behandeld afvalwater en/of bezinksel af aan havenontvangst-voorzieningen.	Afvalontvangstbewijzen	2%
Hergebruik en recycling aan boord <sup>17</sup>	ISO 21070, Green Marine, ISO 14001 Milieuzorgsysteem	0%

De eerste twee criteria zijn verplicht: afvalscheiding of een duurzaam aankoop beleid. Dit zijn redelijk 'zachte' criteria waaraan een schip eenvoudig aan kan voldoen.

De andere acht criteria moeten aan boord gecontroleerd worden en zijn dus minder eenvoudig op voorhand te controleren door de havens en Stichting Green Award gaat dit onafhankelijk aan boord van het schip kan controleren. Reden om voor de Stichting Green Award te kiezen, is omdat een aantal criteria ook overeenkomt met de controles en inspecties ten behoeve van het Green Award Certificaat die de Stichting Green Award reeds certificeert.

Stichting Green Award gaat als volgt de criteria toetsen:

- Er komt een speciaal certificaat waarop voor elk criterium een voldoet / voldoet niet komt te staan.
- Aan de hand van het voldoen aan één de eerste twee criteria wordt een korting verleend van 5%, voor beide criteria derhalve 10%.
- Voor het derde criterium (varen op alternatieve brandstoffen) wordt 10% korting verleend.
- Aan de hand van de andere zes criteria wordt per criteria een percentage vastgesteld van 2%.
- Maximaal kortingspercentage op de afvalbijdrage wat te behalen is, bedraagt dan  $10 + 22 = 32\%$
- Stichting Green Award zorgt voor aanlevering van de data aan HbR.
- De kosten van het toetsen van de criteria liggen bij de scheepseigenaar.
- Schepen worden fysiek gecontroleerd voor afgifte van een certificaat door Stichting Green Award, Indien door omstandigheden geen controle mogelijk is, dan vindt de controle administratief plaats met een tijdelijk certificaat, waarbij binnen een jaar een fysieke controle plaatsvindt.
- De kosten van het certificaat bedragen € 625 (binnen ARA) en € 965 (buiten ARA),
- De kosten van het verkrijgen van een certificaat wordt door de scheepseigenaar/exploitant betaald.
- Het certificaat is vervolgens 3 jaar geldig, daarna vindt her-certificering<sup>18</sup> plaats.
- Green Award levert een document aan hoe de punten worden gecontroleerd.

Als korte vaart-schepen worden in het financieringsmodel schepen gerekend in lijn met de algemene voorwaarden. Schepen die in aanmelding komen voor het Short Sea tarief, ontvangen een korting van 5% op de afvalbijdrage.

Voor schepen die voor beide kortingen in aanmerking komen, wordt eerst de korte vaart korting berekend en dan de milieukorting voor het gebruik van LNG/MDO.

### Indirecte bijdragen

De bijdrage bestaat uit een vaste bijdrage en bijdrage per Bruto Tonnage-maat: (per 1-1-2024)

Afvalbijdrage: € 200 + € 0,035 per GT tot een maximum van €1700 (max 45.000GT)  
Korting Short Sea; 5%  
Korting Milieu: 0 - 32%

<sup>17</sup> Dit criterium zal niet worden beoordeeld (op dit moment).

<sup>18</sup> Na een jaar zal dit geëvalueerd worden.



HbR int de indirecte bijdrage tegelijkertijd met het zeehavengeld voor alle havenbeheerders van de Havenregio R-R. De indirecte bijdrage wordt apart vermeld op de afrekening. Ter voldoening van de administratieve kosten houdt HbR € 20,- per betalend schip in.

### **Afgiftevergoeding (aan inzamelaar)**

#### **Annex I**

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

Voor de inzameling van scheepsafvalstoffen, Annex I, vloeibare residuen uit de machinekamer, zijnde afgewerkte olie, sludge en bilgewater voor alle zeeschepen, ongeacht hun GT-maat, geldt een vergoeding van **€ 200 + € 30**<sup>19</sup> per ingezamelde m<sup>3</sup>, waarbij:

- het totaal aan ingezamelde m<sup>3</sup> geldt voor het desbetreffende schip, zoals aangegeven op het S-formulier/de S-formulieren afgerond in tienden van m<sup>3</sup>;
- de maximale vergoeding is gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit voor de machinekamer in m<sup>3</sup> van het schip zoals aangegeven op het supplement van het International Oil Pollution Prevention Certificate (IOPP);
- de vergoeding slechts eenmaal wordt uitgekeerd per bezoek aan de door de rederij of scheepagent gekozen havenontvangstvoorziening 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 afgifteredt voor de Annex IV- en Annex VI-afvalstoffen wordt vastgesteld op 0 € en de kosten voor afgifte worden dus niet vergoed aan de havenontvangstvoorzieningen vanuit de indirecte bijdragen. Hiervoor geldt dus een directe betaling van het schip aan de havenontvangstvoorzieningen. De kosten tellen echter wel mee bij de berekening van het minimale indirecte financieringspercentage van 30% op jaarbasis van Annex I, IV en VI gezamenlijk. Omdat er voor Annex IV in de regio Noordzee géén algemeen lozingsverbod geldt en Annex VI-afvalstromen zeer gering zijn, heeft dit een zeer beperkte invloed op de totale kostenpost van deze stromen gezamenlijk.

#### **Annex V**

Het Annex V- afgifteredt is met de implementatie van de Richtlijn 2019/883 via de Wvvs op 100% gesteld, met een aantal voorbehouden. Er geldt een maximaal afgifteredt gebaseerd op de maximale opslagcapaciteit voor Annex V in m<sup>3</sup>, 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 afgifteredt wordt daarom beperkt tot maximaal **twee keer** inzamelen binnen dezelfde aanloop.

Na de 2e afgifte betaalt het schip voor de afgifte 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.

---

<sup>19</sup> Alle tarieven gemeoid met het afgifteredt (vergoedingen) zijn exclusief BTW.

### Service-tijden

De extra kosten door overwerk buiten reguliere servicetijden (elke dag van 07.30 uur tot 17.00 uur) vallen niet onder het afgifrecht en zullen via een directe bijdrage worden verrekend door de havenontvangstvoorzieningen met de schepen. De regeling voor afgifte buiten normale werktijden geldt niet voor ladende en lossende gastankschepen of voor schepen die op dezelfde dag aankomen en vertrekken buiten de reguliere servicetijd; voor hen geldt dat deze kosten wel worden vergoed vanuit de indirecte bijdrage. Naast de service tijden is ook de tijd welke het inzamelbedrijf per schip beschikbaar heeft beperkt tot een **half uur** (30 min) per inzameling. Daarbuiten kan het inzamelbedrijf een vergoeding vragen voor het verlet, welke **direct** gefactureerd wordt aan het schip.

### Uitzonderingen

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

- Afval met betrekking tot de lading.
- Afval met betrekking tot het ontsmetten van lading (fumigatie)
- Lithium batterijen
- Freon gasflessen en gasflessen (in zeer slechte staat en niet gekeurd worden aangeboden)
- Volle IBC Containers (1000 ltr) met brandblus vloeistoffen
- Asbest
- Segregatiekleden vervuild met ladingrestanten
- Afval wat vrij is gekomen bij calamiteiten (bijv. na brand- of waterschade)
- Radio-actief afval afkomstig van meet-werkzaamheden
- Afval wat niet gebruikelijk wordt afgegeven door schepen: bouw- en sloopafval, onderdelen van de constructie of werktuigen van het schip, etc.
- Schepen die meer afval aanbieden dan de voorgeschreven maximale capaciteit (volgens het Garbage Management Plan)
- Calamiteiten, bv. bij brandschades / lekkages etc.
- Landstromen van boorplatforms, en/of vervoerd met offshore-werkschepen;
- Monsterflessen met ladingrestanten (niet van bunkerolie)
- Resten van ontsmettingsmiddelen (fumigation)
- Blusschuim
- Schoonmaakresiduen tank schepen/offshore-schepen in verpakking

### **Annex V, passief opgevist afval**

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

## **5.5. Vergoedingen aan de havenontvangstvoorzieningen**

### Annex I

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

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

### Annex IV

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

### Annex V

Annex V valt volledig onder de indirecte financiering.

In overleg met de inzamelbranche is een vergoeding afgesproken per inzameling, per afvalsoort en per hoeveelheid. Ook zijn de uitzonderingen en spelregels besproken, zoals vermeld onder het afgifrecht Annex V. De vergoedingen voor Annex V zijn vermeld in bijlage 3 van dit havenafvalplan. Deze lijst wordt per jaar herzien.

#### Annex V, passief opgevist afval

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

#### Annex VI

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

#### Actieve en vergunde havenontvangstvoorzieningen

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

Indien aan alle voorwaarden wordt voldaan, gaat de havenbeheerder met de betreffende havenontvangstvoorziening een overeenkomst aan, waarin de financiële verplichtingen, spelregels en duur van de overeenkomst tussen de partijen worden vastgelegd.

Voor de meest actuele tarieven betreffende de vergoedingen voor Annex V aan de havenontvangstvoorzieningen wordt verwezen naar de Open house-publicatie en de website van [portofrotterdam.com](http://portofrotterdam.com).

## 6: Havenontvangstvoorzieningen

### Algemeen

#### 6.1. Wettelijke regeling

De wettelijke regels voor de havenontvangstvoorzieningen zijn:

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

#### 6.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

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

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

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

#### Specifiek voor havenregio Rotterdam - Rijnmond

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

In Rotterdam vinden jaarlijks ruim 28.000 bezoeken van zeeschepen plaats waarmee een overslag van ruim 469 miljoen ton wordt gerealiseerd. De onderverdeling naar verschijningsvorm is weergegeven in onderstaande tabel A:

Verschijningsvorm	Hoeveelheid in soort goederen (in milj. MT)
Droge bulk	78,7
Natte bulk	283,3
Breakbulk	30,9
<b>Totaal</b>	<b>468,7</b>

Tabel A: Indeling verschijningsvorm ladingtype over het jaar 2021<sup>20</sup>

Onderstaande tabel B<sup>21</sup> geeft voor het Havenregio Rotterdam - Rijnmond een overzicht van het aantal zeeschepen en het aantal (afvalbijdrage) betalende zeeschepen, die onder de Wvvs en het Havenafvalplan (HAP) vallen.

Aantal HAP Bezoeken	Jaar			
	2018	2019	2020	2021
Schepen	29.476	29.491	28.169	28.876
Betalende schepen	20.253	20.420	19.000	20.220

Tabel B: 2018-2021

<sup>20</sup> Bron: aanloopgegevens DHMR.

<sup>21</sup> Bron: Datawarehouse van Port of Rotterdam

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

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

Voor de bepaling van de benodigde capaciteit en voor de inschatting van de hoeveelheid scheepsafvalstoffen (Annex I, IV en V) en ladingresiduen (Annex I, II en V) die in ontvangst moet worden genomen, is voor dit Havenafvalplan gebruikt gemaakt van de afgiftecijfers van 2018-2021. Deze diverse cijfers zijn hieronder opgenomen in tabel D t/m H.

Tabel D. Afgiftecijfers scheepsafvalstoffen Annex I, en V in m<sup>3</sup>, Havenregio Rotterdam - Rijnmond over de jaren 2018-2021.

Hoeveelheid Afgegeven			Jaar			
Scheepsafvalstoffen of ladingresidu	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
Scheepsafval	I	m <sup>3</sup>	84.546	105.173	100.359	58.279
	IV	m <sup>3</sup>	3.473	5.646	18.350	28.910
	V	m <sup>3</sup>	55.127	72.295	91.649	69.616
<b>Totaal</b>			<b>145.164</b>	<b>185.133</b>	<b>212.378</b>	<b>158.826</b>

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

Klein gevaarlijk afval wordt in m<sup>3</sup> geregistreerd. In het Havenregio Rotterdam - Rijnmond zijn aanvullend de volgende hoeveelheden ingezameld:

Tabel E. Afgiftecijfers klein gevaarlijk afval in m<sup>3</sup>

Hoeveelheid Afgegeven				Jaar			
KGA	Scheepsafvalstoffen	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
<b>Totaal</b>	Scheepsafval	V	m <sup>3</sup>	4.026	6.783	7.690	6.962

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

Tabel F. Afgiftecijfers ladingresiduen Annex I, II en V in m<sup>3</sup>, over de jaren 2018-2021.

Hoeveelheid Afgegeven				Jaar			
NZK Gebied	Scheepsafvalstoffen of ladingresidu	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
	ladingresidu	I	m <sup>3</sup>	197.234	182.144	217.486	150.620
		II	m <sup>3</sup>	14.404	13.822	8.513	31.015
		V	m <sup>3</sup>	10.893	20.942	10.466	46.279
<b>Totaal</b>			m <sup>3</sup>	<b>224.549</b>	<b>218.927</b>	<b>238.485</b>	<b>229.935</b>

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

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

% afgevende Bezoeken	Ladingresidu Of Scheepsafval	Annex	Eenheid	Jaar			
				2018	2019	2020	2021
		I	%	24%	16%	27%	25%
		V	%	57%	62%	60%	59%

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

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

Aantal afgevende Bezoeken				Jaar			
NZK Gebied	Scheepsafval	Annex	Eenheid	2018	2019	2020	2021
	Scheepsafval	I	Aantal	6.168	5.969	6.046	4.742
		IV	Aantal	188	214	337	65
		V	Aantal	86.104	112.296	120.014	104.452
	Ladingresiduen	I	Aantal	944	990	1.231	820
		V	Aantal	6.767	9.143	462	18.185

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

## 6.5. Capaciteitsbehoefte: huidige en toekomstige capaciteit havenontvangstvoorzieningen

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

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

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

In het havengebied kan elke havenontvangstvoorziening, die voldoet aan de publiekrechtelijk gestelde regels, afval van schepen inzamelen. Deze havenontvangstvoorzieningen moeten op grond van de Havenverordening Rotterdam 2020 een operationele vergunning hebben van de havenbeheerder. Daarnaast is voor het inzamelen van de scheepsafvalstoffen die onder de indirecte financiering vallen een overeenkomst met de havenbeheerder verplicht.

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

De vergunning is geldig voor alle havens in de havenregio. Veel vergunninghouders beschikken zowel over voertuigen als vaartuigen om de afvalstoffen in te zamelen.

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

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

## 6.6. Regels voor de havenontvangstvoorzieningen

### *Vergunningen*

Een houder van een havenontvangstvoorziening dient vanwege het bepaalde in de havenverordening te beschikken over een operationele vergunning. Aan een dergelijke vergunning worden operationele voorwaarden en voorschriften verbonden. De procedure en instructies over de aanvraag voor een dergelijke vergunning zijn te vinden op de website van Havenbedrijf Rotterdam ([www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com)).

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

Uitgangspunt bij het toelaten van havenontvangstvoorzieningen is het principe van vrije marktwerking. Alleen havenontvangstvoorzieningen worden aangewezen die voldoen aan genoemde eisen en kwaliteitscriteria.

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

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

### *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, met dien verstande dat de financiële component (gratis afgifte van schoon plastic) komt te vervallen met de implementatie van de nieuwe Richtlijn.

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

### *Verificatie*

Binnen zes maanden na afloop van ieder kalenderjaar overlegt de houder van de vergunning met wie een overeenkomst is gesloten aan het havenbedrijf Rotterdam nv een accountantsverklaring van het afgelopen kalenderjaar. Indien een havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding van € 100.000,- of meer ontvangt dient dit een controleverklaring te zijn. Indien de havenontvangstvoorziening jaarlijks een vergoeding ontvangt die kleiner is dan €100.000,-, volstaat een samenstellingsverklaring. Deze accountantsverklaring dient te zijn opgesteld volgens de “Leidraad accountantsverklaring Havenafvalplan”<sup>22</sup>. Deze leidraad wordt aan de houder van de vergunning met wie een overeenkomst is gesloten ter beschikking gesteld door HbR. Aan de hand van deze verklaringen bepaalt de havenbeheerder of de uitbetaalde vergoedingen overeenkomen met de bedragen waar de houder van de havenontvangstvoorziening recht op heeft.

---

<sup>22</sup> Zie bijlage 3

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



## **7: Verwerking**

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

### ***Algemeen***

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

In een aantal Nederlandse zeehavens, waaronder het Havenregio Rotterdam - Rijnmond, 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 wordt beschouwd als in het vrije verkeer te zijn gebracht in de zin van artikel 79 van Verordening 2913/92/EEG tot vaststelling van het communautair douanewetboek. De verantwoordelijkheid voor toezicht op een gedegen overdracht van havenontvangstvoorziening aan de verwerker berust niet bij de havenbeheerder en valt buiten de toepassing van dit plan. Verwezen wordt naar desbetreffende vergunningen van de verwerkers en de betreffende artikelen in het Landelijk Afval Plan van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

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

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

De havenontvangstvoorziening biedt de ingezamelde afvalstoffen aan bij een verwerker van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen, die over de daartoe vereiste vergunningen beschikt. De havenontvangstvoorziening moet tijdig een accountantsverklaring van inzameling en verwerking aanleveren (verificatie, zie 6.6). De havenontvangstvoorziening ontvangt de kosten voor de verwerking pas definitief terug nadat deze verificatie is uitgevoerd (artikel 6d, lid 8 Wvvs). Voorlopige bijdragen worden aan de havenontvangstvoorziening betaald na inlevering van de nodige formulieren (S-formulier).

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

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

## **8: Melding en registratie**

### ***Algemeen***

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

De wettelijke regels voor de meldingen en registratie zijn:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Deze elektronische melding wordt gefaciliteerd door de havenbeheerder (of havenmeester). De houder van een havenontvangstvoorziening meldt iedere afmelding onverwijld aan de havenbeheerder.*

#### ***Specifiek voor het Havenregio Rotterdam - Rijnmond***

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

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

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

Aan de elektronische vooraanmelding zijn de volgende eisen gesteld:

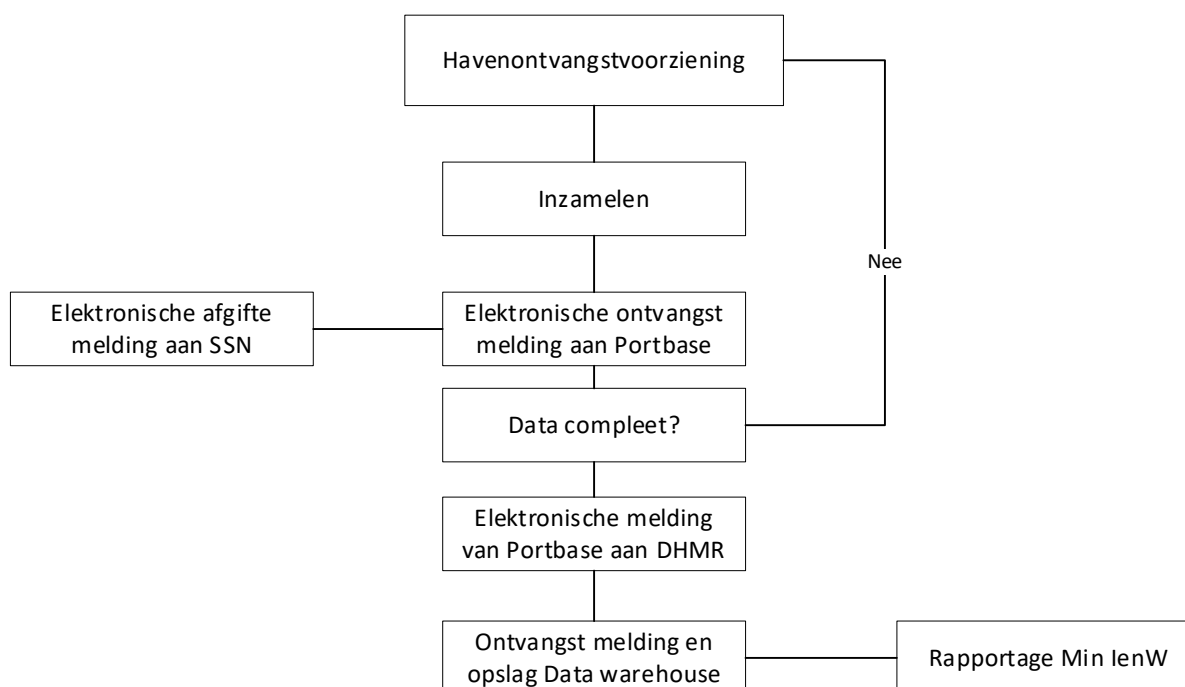
- a) Ten minste 24 uur vóór aankomst<sup>23</sup>, wanneer de aanloophaven bekend is, of
- b) zodra de aanloophaven bekend is, indien deze informatie minder dan 24 uur voor aankomst beschikbaar is, of
- c) uiterlijk bij vertrek uit de vorige haven, indien de duur van de reis minder dan 24 uur bedraagt.

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

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

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

De havenontvangstvoorziening moet bij de afronding van de inzameling van scheepsafvalstoffen en (restanten van) schadelijke stoffen het wettelijk voorgeschreven afgifteformulier in te vullen. Het formulier wordt ondertekend door de kapitein en door de havenontvangstvoorziening.<sup>24</sup> Vervolgens meldt de havenontvangstvoorziening op voorgeschreven elektronisch wijze de ingezamelde afvalstoffen aan de havenbeheerder (of havenmeester)



*Procedure: Afgiftemelding via het S-formulier*

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

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

<sup>23</sup> aankomst dient te worden gelezen als Estimated Time of Arrival (ETA).

<sup>24</sup> 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.

### **8.5.1 Verantwoordelijkheden schip**

De kapitein of agent doet de vooraanmelding. Deze informatie wordt door het schip of de scheepsagent 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 kapitein draagt tevens zorg dat het afgifteformulier elektronisch wordt doorgezonden naar SSN (via inzamelaar en Portbase).

### **8.5.2 Verantwoordelijkheden havenontvangstvoorziening**

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

### **8.5.3 Verantwoordelijkheden havenbeheerder**

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

### **8.5.4 Verantwoordelijkheden DHMR**

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

## 9: Vrijstellingen/ontheffingen

### Algemeen

#### 9.1. Wettelijke regeling

De wettelijke regels voor de vrijstellingen en ontheffingen zijn:

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

#### 9.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

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

Een uitzondering is dat in de wet zelf uitzonderingen zijn gemaakt op de gestelde regels. Bv. artikel 3 Wvvs, waarin is bepaald op welke schepen de wet niet van toepassing is of artikel 9b Besluit havenontvangstvoorzieningen (uitzondering afgifteplicht). Een vrijstelling is een uitzondering op een wettelijke regel voor een categorie gevallen, 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).

#### 9.3. Ontheffingen

##### *Lijndiensten*

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

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

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

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

In het besluit Havenontvangstvoorzieningen is dit als volgt verwoord:

Artikel 9c.

1. Onze Minister kan een schip op verzoek van de exploitant geheel of gedeeltelijk ontheffing verlenen van het bepaalde bij of krachtens de artikelen 6d, 12a of 12b van de wet als:

- a. het schip deelneemt aan geregeld verkeer en frequent en regelmatig havens aandoet;
- b. de exploitant een regeling heeft getroffen om ervoor te zorgen dat de scheepsafvalstoffen worden afgegeven en de bijdragen worden betaald in een haven op de route van het schip, die:

- 1° de exploitant aan toont door middel van een ondertekende overeenkomst met een havenbeheerder of een havenontvangstvoorziening en door afvalontvangstbewijzen;
- 2° de exploitant het bestaan van een overeenkomst heeft gemeld aan alle havens op de route van het schip; en
- 3° is aanvaard door de haven waar de afgifte en betaling plaatsvinden, wat een haven in of buiten de Europese Unie kan zijn waarvan op basis van de informatie die elektronisch aan SafeSeaNet en in Gisis is gemeld, is vastgesteld dat daar toereikende havenontvangstvoorzieningen aanwezig zijn; en
- c. de ontheffing geen negatieve gevolgen heeft voor de maritieme veiligheid, de gezondheid, het leven of de werkomstandigheden aan boord of het mariene milieu.

Waarbij tevens van toepassing is:

Artikel 1 (besluit havenontvangstvoorzieningen)

*frequent een haven aandoen*: met een schip minstens eenmaal per veertien dagen 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;

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

Een schip dat voor een ontheffing in aanmerking wil komen moet aan alle eisen voldoen:

- Vaarschema met de havens welke het schip aandoet
- Contract met een afvalinzamelaar in een van de genoemde havens in het vaarschema
- Een vergoeding betalen voor het contract
- Minimaal eenmaal per 14 dagen de havens aanlopen waar het ontheffing wil hebben.(= minimaal 26 maal per jaar)

*Procedure voor het verkrijgen van ontheffing*

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

*Geldigheidsduur ontheffing*

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

- de dienstregeling of de frequentie daarvan verandert;
- het contract met de verwerker verandert of vervalst;
- 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.

De ILT stelt de havenmeester op de hoogte van de toekennen of intrekking van de ontheffing.

## 10: Toezicht en handhaving

### Algemeen

#### 10.1. Wettelijke regelingen

De wettelijke regelingen voor het toezicht en de handhaving zijn:

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

#### 10.2. Korte inhoud wettelijke regelingen

De wettelijke regeling gaat over de inspectieverplichtingen – ten minste 15% van de schepen die de haven aandoen, 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.

#### Specifiek voor havenregio Rotterdam - Rijnmond

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

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

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

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

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

Deze taken worden door de toezichthouders gezamenlijk opgepakt:

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

De Inspecteurs van de Divisie Havenmeester van Rotterdam voeren op grond van artikel 14 lid 2 van de Wvvs namens ILT binnen hun beheergebied deze toezichttaken uit als medetoezichthouder. Deze medetoezichthouders zijn formeel bij besluit aangewezen als toezichthouder. Dit besluit, het Besluit aanwijzing personen toezicht naleving Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Staatscourant 2012, nummer 5280, zoals nadien gewijzigd), heeft deze toezichthouders aangewezen.

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

Het toezicht van de medetoezichthouders richt zich op twee taakvelden:

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

Daarnaast zal de Divisie Havenmeester controles kunnen uitvoeren op de juistheid van de opgaven en de juistheid van de feitelijk afgegeven hoeveelheden en soorten afval van schepen.

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

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



## **11: Organisatiestructuur**

### ***Algemeen***

Uit de Wvvs vloeit een aantal taken voort met het oog op het innemen van afval van schepen. In dit hoofdstuk worden de rollen van de verschillende betrokken publieke partijen toegelicht. In het kader van de Wvvs wordt het begrip 'havenbeheerder' niet nader gedefinieerd en omschreven. Wie de beheerder is, volgt volgens de memorie van toelichting bij de Wvvs uit de feiten en omstandigheden. Dit kan in de praktijk publiekrechtelijk of privaatrechtelijk georganiseerd zijn. In de nota's van toelichting bij de Amvb's die tot op heden vastgesteld zijn ter implementatie van de Annexen van het Marpol-verdrag, wordt opgemerkt dat "de havenbeheerder de plaatselijke autoriteit is, in wiens gebied de haven ligt en die bevoegd is de nodige publiekrechtelijke regels te stellen ter waarborging van een goed verloop van de dagelijkse gang van zaken en goede outillage in die haven".

### ***Specifiek voor het Havenregio Rotterdam - Rijnmond***

De uitvoering en toezicht op de uitvoering van het Havenafvalplan van de deelnemende gemeenten in de havenregio Rotterdam – Rijnmond is belegd bij de havenbeheerder en havenmeester van Rotterdam.

#### **11.1. Regionaal Havenafvalplan**

Ter uitvoering van de bepalingen in de Wvvs (artikel 6a) is er in de havenregio Rotterdam – Rijnmond voor gekozen om een gezamenlijk Havenafvalplan op te stellen door de aangewezen havens op basis van de Regeling havenontvangstvoorzieningen. Om hier invulling aan te geven is er een samenwerkingsovereenkomst opgesteld waarin de overige gemeenten het Havenbedrijf een volmacht geven ten aanzien van:

- Facturering en inning van de indirecte bijdrage afvalstoffen (gelijk met de inning van het Zeehavengeld)
- HbR geen administratiekosten in rekening brengt aan de andere gemeenten
- Aangaan van Service level agreements of contracten met havenontvangstvoorzieningen
- Zorgdragen voor voldoende havenontvangstvoorzieningen
- Opstellen Havenafvalplan
- Vergoeden van de kosten van inzameling van het scheepsafval

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

Na interne afstemming binnen HbR is de herziening van het Havenafvalplan voorgelegd aan de betrokken stakeholders in de havenregio Rotterdam – Rijnmond (scheepsagenten en havenontvangstvoorzieningen). Zij hebben vier weken gelegenheid gehad om hun zienswijze naar voren te brengen. Het Havenafvalplan heeft hierna zes weken ter inzage gelegen bij de betrokken gemeenten

Tevens is het Havenafvalplan ter vaststelling voorgelegd aan de Algemene Directie Havenbedrijf Rotterdam (in mandaat van het College van Burgemeester en Wethouders van Rotterdam) en de Colleges van Burgemeester en Wethouders van Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Dordrecht en Moerdijk. Na deze vaststelling is het Havenafvalplan ter goedkeuring voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Milieu (lees: de inspectie voor Leefomgeving en Transport).

#### **11.3.1 Havenbeheerder**

De belangrijkste verantwoordelijkheden in het kader van het Havenafvalplan Rotterdam - Rijnmond van de havenbeheerders zijn:

- het schrijven en onderhouden van het Havenafvalplan Havenregio Rotterdam - Rijnmond;
- het zorgdragen voor de aanwezigheid van voldoende adequate havenontvangstvoorzieningen;

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

#### **11.4. Uitvoering van taken**

De beleidstaken worden namens de havenbeheerders voorbereid dan wel uitgevoerd door de afdeling Havenmeester Beleid, Beleid en Juridisch Advies van de Divisie Havenmeester Rotterdam

De uitvoerende taken zoals:

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

worden uitgevoerd door de DHMR.

## **12: Klachten en tekortkomingen**

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

### **12.1. Wettelijke regelingen**

De wettelijke regeling voor de klachten is:

- Artikel 8 van het Besluit havenontvangstvoorzieningen

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

Een kapitein kan klagen over de ontoereikendheid van de havenontvangstvoorziening. Hij kan dat melden aan de havenbeheerder door een vastgesteld formulier (IMO form MEPC/Circ.469). De havenbeheerder meldt de klacht aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat. De havenbeheerder laat de klager gemotiveerd weten wat zijn reactie is op de klacht en hij stelt de minister ook op de hoogte. Als de klacht bij de Internationale Maritieme Organisatie wordt ingediend, zorgt de organisatie dat de klacht via de minister bij de havenbeheerder terecht komt. De afhandeling gaat van de havenbeheerder via de minister naar de IMO.

### ***Specifiek voor de havenregio Rotterdam - Rijnmond***

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

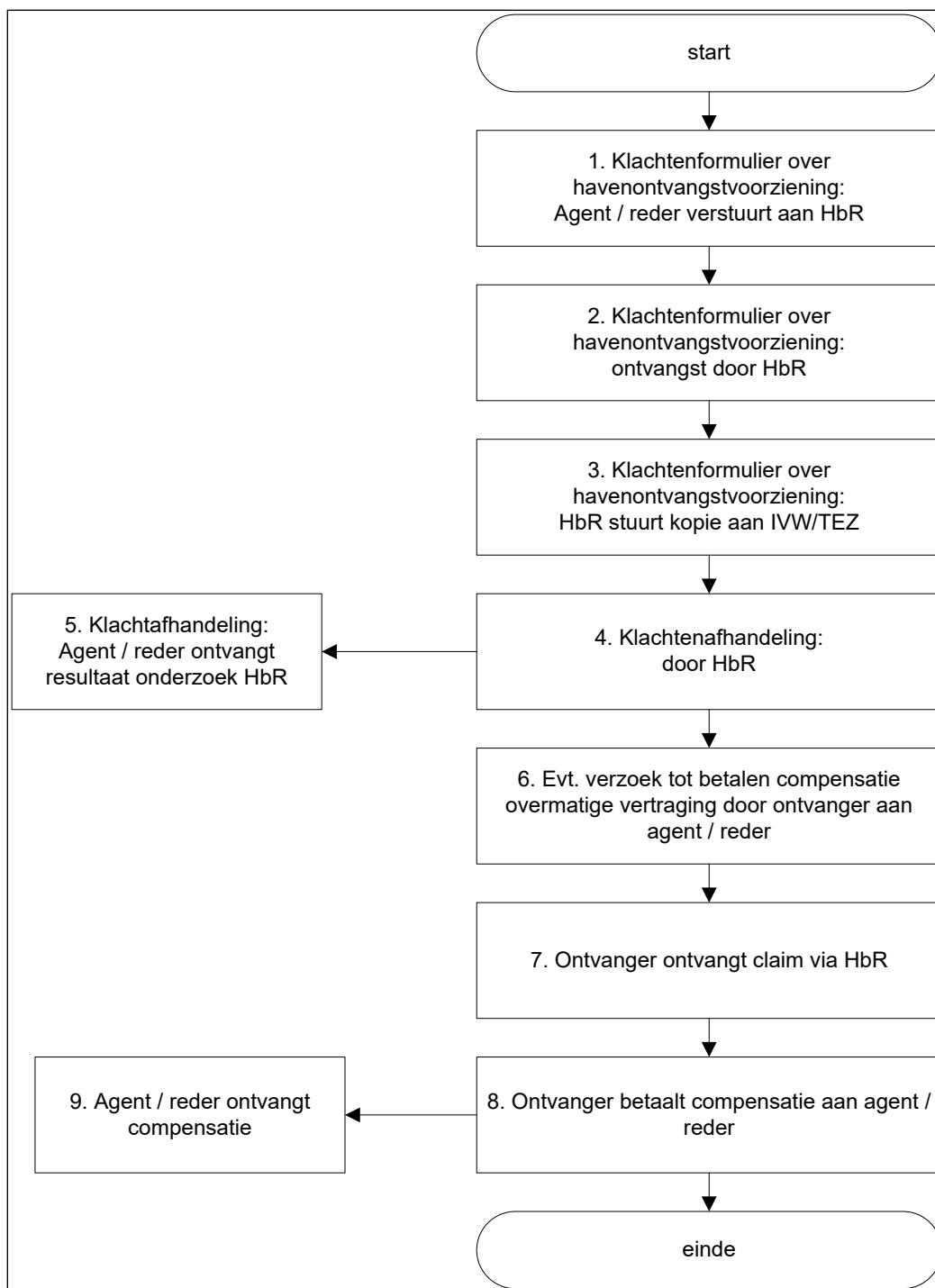
Klachten over en tekortkomingen van de havenontvangstvoorzieningen kunnen met een meldingsformulier worden gemeld aan de DHMR (HCC). Het IMO meldingsformulier kan worden gedownload van internet via: [https://puc.overheid.nl/doc/PUC\\_1689\\_14/1/#31134](https://puc.overheid.nl/doc/PUC_1689_14/1/#31134).

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

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

#### ***Afhandeling***

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



*Procedure 4. Klachten en tekortkomingen*

*Afsluiting*

De melding, het onderzoek en de afhandeling van alle klachten en tekortkomingen worden door de havenbeheerder verzameld en opgestuurd naar ILT. Deze biedt het pakket aan klachten en tekortkomingen aan, 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.

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

### ***Algemeen***

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

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

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

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

Het opstellen van een Havenafvalplan is aan wettelijke procedureregels gebonden. Zo bepaalt de Richtlijn uitvoerig welke belanghebbende partijen moeten worden betrokken: havengebruikers dan wel hun vertegenwoordigers, regionale bevoegde instanties, exploitanten van havenontvangstvoorzieningen, maatschappelijk middenveld etc. Onderdelen van het Havenafvalplan 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 uitgebreide voorbereidingsprocedure van de Algemene wet bestuursrecht (afdeling 3.4) van toepassing.

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

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

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

### ***Specifiek voor de havenregio Rotterdam - Rijnmond***

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

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

#### **13.5. Evaluatie**

Ten minste één maal per vijf jaar vindt er een volledige evaluatie van het Havenafvalplan plaats om na te gaan of het plan nog aan de behoeften 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. Eén keer per vijf jaar, de looptijd van het plan, wordt het Havenafvalplan ter goedkeuring aan het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat aangeboden.

### **13.6. Audits**

Als onderdeel van de kwaliteitsborging kunnen interne audits worden uitgevoerd. Gedurende deze audit zal gelet worden op de interne en externe organisatie, procedures en communicatie in relatie tot dit Havenafvalplan. Gerapporteerd wordt, wat in de praktijk wel en wat niet goed loopt of verbeterd zou kunnen worden.

### **13.7. Publicaties**

De verantwoordelijke adviseur van Havenmeester beleid draagt er zorg voor, dat op de website [www.portofrotterdam.com](http://www.portofrotterdam.com) de meest actuele informatie staat over het Havenafvalplan de havenregio Rotterdam - Rijnmond. De website bevat in ieder geval de tekst van het plan, de actuele tarieven, de lijst met havenontvangstvoorzieningen en de klachtenformulieren.

### **13.8. Contactgegevens**

Voor vragen over:

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

en andere operationele vragen over de uitvoering van de Wvvs, kunt u terecht bij de afdeling Havenmeesterbeleid van de Divisie Havenmeester van het Havenbedrijf Rotterdam of via het HCC (010-2521000) of per email: [hcc@portofrotterdam.com](mailto:hcc@portofrotterdam.com)

## Bijlage 1 Definities

### Wvvs

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

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

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

*haven*: een rede, pier of steiger en in het algemeen 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 terecht komt;

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

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

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

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

*schadelijke stof*: stof die valt onder het toepassingsbereik van 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 vissersschepen, pleziervaartuigen, draagvleugelboten, luchtkussenvoertuigen, onderwatervaartuigen en drijvende vaartuigen, alsmede installaties gedurende de tijd dat zij drijven, behoudens wanneer het schip als hierboven bedoeld boven de zeebodem is geplaatst voor het instellen van een onderzoek naar de aanwezigheid van delfstoffen of voor het winnen daarvan;

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

*traditioneel schip*: elk type historisch passagiersschip dat voor 1965 is ontworpen, alsmede replica's daarvan, die hoofdzakelijk uit de originele materialen zijn vervaardigd, waaronder schepen die zijn ontworpen ter ondersteuning en promotie van traditionele ambachten en zeemanschap, die samen fungeren als levend cultureel erfgoed en worden geëxploiteerd overeenkomstig de traditionele zeemanstechnieken en -beginselen;

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

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

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

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

#### *Besluit havenontvangstvoorzieningen*

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

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

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

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

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

*wet*: Wet voorkoming verontreiniging door schepen.



### *Regeling havenontvangstvoorzieningen*

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

### *Overige begrippen*

In dit Havenafvalplan worden verder nog de volgende begrippen gebruikt:

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

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

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

*“Ladinggebonden afval”*: al het materiaal dat aan boord bij de stuwage en verwerking van lading als afval overblijft, met inbegrip van 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

*“Maximale opslagcapaciteit”*: de beschikbare opslagcapaciteit aan boord voor de opslag in m<sup>3</sup> 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.

*“Havenregio Rotterdam - Rijnmond”*: de havenbekkens en aangrenzende havengebieden behorende tot de gemeenten Rotterdam, Maassluis, Vlaardingen, Schiedam, Dordrecht en Moerdijk, waaronder mede begrepen havenbekkens en havengebieden in privaatrechtelijk beheer.

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

Bijlage 2 Kaart Havenregio Rotterdam - Rijnmond.



### Bijlage 3 Leidraad accountantsverklaring Havenafvalplan

De houder van een Hov dient jaarlijks een accountantsverklaring te versturen aan HbR voor 1 mei na het rapportagejaar.

Daarnaast dient de houder van een Hov op eerste verzoek van HbR mee te werken aan een externe audit.

Uit die verklaring blijken tenminste de volgende zaken:

Reactie op de bevindingen van de audit die is uitgevoerd door de auditeur.

De inzamelaar en de accountant dienen beide schriftelijk in te stemmen met eventuele openbare publicatie of verstrekking van de verklaring. Pas nadat er een externe goedkeuring is overlegd van daadwerkelijke eindverwerking van ingezamelde scheepsafvalstoffen, kunnen de vergoedingen definitief worden uitgekeerd.

De werkzaamheden t.b.v. accountantsverklaring dienen uitgevoerd te worden door een Register accountant (RA, aangesloten bij NIVRA) of accountant administratieconsulent (AA, aangesloten bij NOVAA).

De accountantsverklaring dient niet over alleen de historische financiële informatie te gaan, maar ook over de historische inkomende en uitgaande afvalstromen. Deze dienen gekwantificeerd te zijn. De inzamelaar dient hiervoor het bijgeleverde overzicht op de volgende bladzijde in te vullen en vervolgens te verstrekken aan de accountant en HbR. Hierin dient aangegeven te worden welke afvalstromen (per volume eenheid op jaarbasis) er ingezameld zijn en hoeveel er door de eindverwerkers<sup>25</sup> zijn ingenomen van uw Havenontvangstvoorziening (bij verschillende verwerkers aangeven welke afvalstromen op jaarbasis per verwerker aangeven) deze zijn gebracht.

De accountant dient in ieder geval een controleverklaring met een goedkeurend oordeel of samenstellingsverklaring met een goedgekeurd oordeel af te geven. Deze dient tot stand te zijn gekomen via de "Nadere Voorschriften Controle- en Overige Standaarden", die door de beroepsorganisaties van accountants (NOvAA en NIVRA) zijn vastgesteld.

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

	Jaartal (2024)	Eigen eindverwerking	Naam eindverwerker (indien afvalstromen naar meerdere verwerkers zijn gebracht dient per verwerker de hoeveelheid aangegeven te worden.
de totaal ontvangen vergoedingen van HbR voor de inzameling, transport, opslag en verwerking van scheepsafval	€	n.v.t.	n.v.t.
de totaal ontvangen vergoedingen van anderen dan HbR voor de inzameling, transport, opslag, verwerking van scheepsafval	€	n.v.t.	n.v.t.
Ingezamelde hoeveelheid annex I (totaal van bilge, sludge en used engine oil) welke indirect gefinancierd is	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex I (totaal van bilge, sludge	m3	m3	m3

<sup>25</sup> Hieronder wordt verstaan definitieve verwerking: bijvoorbeeld definitieve opslag, waterzuivering, verbranding, hergebruik papier, glas of metaal.

en used engine oil) welke direct gefinancierd is			
Ingezamelde hoeveelheid annex I (totaal van ballastwater en waswater olie)	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex II (totaal van chemicaliën)	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex IV (totaal van sanitair afvalwater)	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex V (totaal van scheepsafval) welke indirect gefinancierd is	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex V (totaal van scheepsafval) welke direct gefinancierd is	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex V (totaal van lading)	m3	m3	m3
Ingezamelde hoeveelheid annex VI (totaal)	m3	m3	m3

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

De Hov voert aanvullend een eigen administratie van inkomende en uitgaande afvalstromen, zoals omschreven in hun Wabo/Wm vergunning. Bij een voorbehandeling (bijvoorbeeld ontmengen) van de afvalstromen door de Hov zal voldaan worden aan voorschriften die hierover zijn opgenomen in de Wabo/Wm vergunning. Een beschrijving van deze processen is opgenomen in de aanvraag voor een Wabo/Wm vergunning. Deze vergunningen worden aangevraagd bij en verleend door het Ministerie van I&M.

#### **Bijlage 4 Tarieven inzamel vergoedingen.**

Zie aparte vergoedingenlijst op website

## Bijlage 5 Lijst van inzamelbedrijven

### Havenontvangstvoorzieningen

Gemeente Rotterdam, Dordrecht, Maassluis, Papendrecht, Moerdijk, Schiedam, Vlaardingen en Zwijndrecht.

Naam bedrijf Gevestigd Postcode en Plaats	HOI aanw. Geldig tot	Categorieën (Marpol Annex)*	Ontvangst- voorzieningen capaciteit	Telefoon / Fax Email Bedrijfsactiviteiten m.b.t. de aanwijzing
ATM Vlasweg 12 4782 PW Moerdijk	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Opslagtanks	0168-389289 E: <a href="mailto:info@atm.nl">info@atm.nl</a> Inzamelen
Bek & Verburg B.V., Montrealweg 140 3197 KH Botlek Rt	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Vaartuigen Voertuigen >2000 m3	010-4287744 / 4287749 E: <a href="mailto:info@bek-verburg.nl">info@bek-verburg.nl</a> Inzamelen en schoonmaken
CIMS Vrouwgelenweg 84 3341 BT Hendrik-Ido-Ambacht	01-04-2025	A,B,C,D,F en H	Vaartuigen 3100 m3	085-0711980 E: <a href="mailto:info@cimsnetherlands.nl">info@cimsnetherlands.nl</a>
Dutch Waste Jacobus Lipsweg 10 3316 BP Dordrecht	01-04-2025	A,B,C,D,E,F en H	Vaartuigen Voertuigen	078-6213500 E: <a href="mailto:operations@dutchwaste.com">operations@dutchwaste.com</a> Inzamelen en schoonmaken
Europoort Industrie Diensten Pampus 15-17 3251 ND Stellendam	01-04-2025	A,B,C,D,E,F en H	Voertuigen	0187-497600 E: <a href="mailto:loes@e-i-d.nl">loes@e-i-d.nl</a> Inzamelen en schoonmaken
International Slop Disposal b.v. (ISD) Bunschotenweg 99 3089 KB Rotterdam	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Vaartuigen Voertuigen 3900 m3	085-4867222 E: <a href="mailto:nl@ngrp.com">nl@ngrp.com</a> Inzamelen
J.C. Jongen Uilenkade 14 3336 LP Zwijndrecht	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Vaartuigen	Tel. nr. 078-6352934 E: <a href="mailto:info@milieuboten.nl">info@milieuboten.nl</a> Inzamelen
Maritime Shipcleaning Rotterdam B.V Bunschotenweg 134 3089 KC Rotterdam	01-04-2025	A,B,C,D en H	Voertuigen	(0)10 3033215 <a href="mailto:Info@maritimeshipcleaning.nl">Info@maritimeshipcleaning.nl</a> Inzamelen na schoonmaken
Marpol Services Trawlerkade 56 1976 CB IJmuiden	01-04-2025	A,B,D en E	Vaar- en voertuigen	(0)255 525 051 <a href="mailto:info@marpolservices.nl">info@marpolservices.nl</a> Inzamelen
Martens havenontvangstinstallatie Vlissingen b.v. Spanjeweg 2 4455 TW Nieuwdorp	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Voertuigen Vaartuigen Waltanks	0113-672210 E: <a href="mailto:info@martenscleaning.nl">info@martenscleaning.nl</a> inzamelen, schoonmaken en verwerking
Martignoni Slop Disposal Eemhavenweg 13 3089 KS Rotterdam	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Voertuigen Vaartuigen Waltanks	0113-672210 <a href="mailto:info@martignoni.nl">info@martignoni.nl</a> inzamelen, schoonmaken en verwerking.
Omega Containertransport Den Haag Prisma 10 2495 AR Den Haag	01-04-2025	E en F	Voertuigen	070 - 389 08 24 E: <a href="mailto:info@omegacontainers.nl">info@omegacontainers.nl</a> Inzamelen
Quatra Persistence Hornweg 61 1044 AN Amsterdam	01-04-2025	C (alleen eetbare olien)	Voertuigen	+32 472 05 11 42 E: <a href="mailto:marpol@quatra.com">marpol@quatra.com</a> Inzamelen
Renewi Nederland B.V. Kreekweg 80 3133 AZ Vlaardingen	01-04-2025	E,F,G en H	Voertuigen	0800-0130  Inzamelen
Ships Waste Oil Collector (SWOC) Chemiestraat 20 3197 KH Botlek Rt	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Vaartuigen Voertuigen 1440 m3	010-2957154 E: <a href="mailto:info@shipswaste.nl">info@shipswaste.nl</a> Inzamelen

Naam bedrijf Gevestigd Postcode en Plaats	HOI aanw. Geldig tot	Categorieën (Marpol Annex)*	Ontvangst- voorzieningen capaciteit	Telefoon / Fax Email Bedrijfsactiviteiten m.b.t. de aanwijzing
Vacuüm-Reiniging (Vacuüm Cleaning) Sportlaan 255 3364 DK Sliedrecht	01-04-2025	A,B,C en D	Vacuüm wagens	0184-430806 <a href="mailto:p.vangurp@breejen.com">E:p.vangurp@breejen.com</a> Inzamelen en schoonmaken
Van Hamburg Cleaning Lorentzweg 15 3208 LJ Spijkenisse	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Vacuüm wagens	0181-612166 E: info@vanhamburgcleaning.nl
Verhart Groen IJsselveld 20 3417 XH Montfoort	01-04-2025	E en F	Voertuigen	0348 -47 18 05 E: info@verhartgroen.nl
Wenau Transport & Cleaning It Kyfblok 4 8847 GR Heerenveen	01-04-2025	A,B en C	Voertuigen	0513 657 900 E: sales@wenau.nl
Zeeland Maritime Cleaning Engelandweg 33 4389 PC Ritthem	01-04-2025	A,B,C,D,E,F,G en H	Voertuigen	0118-484038 info@zmcleaning.nl

\*.

- A: olierestanten en oliehoudende mengsels (Marpol Annex I)
- B: ladingrestanten van oliehoudende mengsels (Marpol Annex I)
- C: restanten en mengsels die schadelijke vloeistoffen bevatten (Marpol Annex II)
- D: sanitair afvalwater (Marpol Annex IV)
- E: scheepsvuilnis, incl. KGA en CAT 1 huisvuil (Marpol Annex V)
- F: ladingrestanten vaste bulk (Marpol Annex V)
- G: ozonaantastende stoffen (Marpol Annex VI)
- H: overige afvalstoffen (Marpol Annex VI)