

Sectorplan 53 Afvalstoffen afkomstig van schepen.

I Afbakening

Dit sectorplan betreft afvalstoffen die bij het in bedrijf zijn of het onderhoud van een schip aan boord ontstaan. Het betreft afvalstoffen van schepen uit zowel de binnenvaart, zeevaart en de visserij. Het gaat daarbij in hoofdzaak om:

- olie- en vethoudend scheepsafval; afval dat vrijkomt in de machinekamer van het schip, zoals ondermeer bilge, afgewerkte olie, oliefilters, etc.
- ladingrestanten en afval van lading; zowel gedeelten van lading die door opgetreden verontreinigingen of om andere redenen niet meer geschikt zijn voor het doel waarvoor zij vóór het vervoer waren bedoeld, als ook slops, ballastwaters en waswaters.
Hieronder vallen niet de restlading of overslagrestanten die op de plaats van lossen direct bij de oorspronkelijke lading worden gevoegd, aangezien deze niet worden beschouwd als afvalstoffen.
- ladinggerelateerde afvalstoffen, ofwel zaken niet zijnde de lading zelf die wel worden gebruikt bij de belading. Denk aan pallets, stoot- en stuwmaterialen, afdekmaterialen, touw, etc.
- overig afval uit vaartuigen (huishoudelijk afval, KGA, etc.).

Dit sectorplan blijft van toepassing op afvalstoffen afkomstig van schepen afkomstig tot en met de eerste afgifte aan een ander ten behoeve van opslag of verwerking in een inrichting aan land.

In bovenstaande is een algemene beschrijving gegeven van de afvalstoffen die van schepen afkomstig kunnen zijn. Er zijn verschillende wetgevingscomplexen die elk een eigen definitie van het begrip scheepsafval kennen. Voor de juiste inhoud van dat begrip dient altijd het relevante wetgevingscomplex te worden geraadpleegd.

Afvalstoffen van schepen die vrijkomen bij activiteiten die binnen een inrichting plaatsvinden (zoals het nareinigen van de ladingtank van een schip in een overslaginrichting of het afgeven van bilgewater als het schip in een haven ligt aangemeerd) kunnen ook als afvalstof afkomstig van schepen, zoals bedoeld in dit sectorplan, gekwalificeerd worden.

Onderstaand - niet limitatief bedoeld - overzicht bevat afvalstoffen die overeenkomsten vertonen met de afvalstoffen in dit sectorplan, maar niet vallen onder dit sectorplan.

Voor deze afvalstoffen

zie...

Afvalstoffen vrijkomend bij het slopen van schepen	Sectorplan 54: Sloopschepen
Afvalstoffen van drijvende installaties die boven de zeebodems zijn geplaatst voor het onderzoeken en/of winnen van delfstoffen zoals boorplatforms	Sectorplan 55: Oliefilters Sectorplan 56: Afgewerkte olie Sectorplan 58: Olie/water/slib-mengsels en oliehoudende slibben Sectorplan 60: Oliehoudende boorspoeling en boorgruis Sectorplan 63: Overig oliehoudend afval
Waterig afval	Sectorplan 75: Metaalhoudend afvalwater met organische verontreinigingen Sectorplan 76: Overige zuren, basen en metaalhoudend afvalwater Sectorplan 77: Waterig afval met specifieke verontreinigingen
Afval van de particuliere recreatievaart (niet van toepassing op exploitanten van pleziervaartuigen)	In het Activiteitenbesluit is bepaald dat jachthavens over bepaalde faciliteiten dienen te beschikken om afval van de recreatievaart doelmatig te beheren; het LAP kent daarvoor verder geen aanvullend beleid
Restlading of overslagrestanten die op de plaats van lossen direct bij de oorspronkelijke lading wordt gevoegd.	Nog geen afval geworden; valt niet onder het LAP

IIa Minimumstandaard voor verwerking

In dit sectorplan zijn geen minimumstandaarden opgenomen omdat de verwerking van deze afvalstoffen in andere sectorplannen wordt beschreven. Het feit dat afvalstoffen van schepen afkomstig zijn maakt in het algemeen niet dat daardoor een specifieke minimumstandaard nodig is. De beheerwijze van bijvoorbeeld KGA, oliehoudende afvalstoffen of huisvuil afkomstig van schepen verschilt niet met die van vergelijkbare landstromen. Indien er voor een bepaalde afvalstof geen passende minimumstandaard van toepassing is, wordt de verwerking van de betreffende afvalstroom direct getoetst aan de voorkeursvolgorde van artikel 10.4 van de Wet milieubeheer.

IIb Opslag

De bestaande praktijk dat inzamelaars van scheepsafvalstoffen een ontheffing kunnen krijgen van het verbod tot het opslaan van gevaarlijke afvalstoffen buiten inrichtingen (art. 10.54 Wm) wordt gecontinueerd. Gelet op het streven naar effectief toezicht is een opslagtermijn van maximaal 30 dagen doelmatig. De opslagtermijn van maximaal 30 dagen kan in uitzonderingsgevallen op gemotiveerd verzoek worden aangepast, dit ter beoordeling van het bevoegd gezag. Deze aanpassing van de opslagtermijn kan, indien door het bevoegd gezag noodzakelijk geacht, voor een begrensde termijn worden verleend.

Gedurende de periode waarin de inzamelvergunning opslag op het schip toestaat, zijn er periodes dat het inzamelmiddel is afgemeerd aan een inrichting/kade van de inzamelaar. Aangezien een afgemeerd inzamelmiddel in die periodes onder de werkingssfeer valt van de Wm-vergunning voor de inrichting, dient in die vergunning rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van dit inzamelmiddel en de eventueel daar opgeslagen afvalstoffen.

III In- en uitvoer

Het toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures voor in- en uitvoer zijn opgenomen in het hoofdstuk '[Toetsingskader in- en uitvoer](#)' van het beleidskader. In dit sectorplan wordt voor de in- en uitvoer van afval van de scheepvaart geen specifiek beleid geformuleerd.

IV Achtergrond afbakening en omvang van de stroom

Omvang afvalstof

De productie aan afval van de scheepvaart in Nederland is lastig omdat in de huidige monitoring het onderscheid tussen afval van scheepvaart en allerlei olieachtige en waterige stromen, die ook vallen onder sectorplannen als bijvoorbeeld 56 (Afgewerkte olie), 57 (Halogeenhoudende afgewerkte olie) en 77 (Waterig afval met specifieke verontreinigingen), vooralsnog niet goed kan worden gemaakt. De totale productie op basis van de herkomst van het afval bedraagt ongeveer 300 kton (situatie 2006).

Euralcodes

Voor de feitelijke afbakening is paragraaf I van het sectorplan bepalend. De in onderstaand overzicht genoemde Euralcodes kunnen betrekking hebben op afval dat valt onder de reikwijdte van dit sectorplan. Deze opsomming is indicatief. Wanneer aard en/of herkomst van een afvalstof in overeenstemming zijn met paragraaf I van het sectorplan, is niet van belang of de voor de afvalstof gehanteerde Euralcode al dan niet in dit sectorplan of in andere sectorplannen wordt genoemd.

Indicatief overzicht van Euralcodes

080111; 080113; 080115; 080117; 080119; 080121; 080312; 080317; 080409; 080411; 080413; 080415; 080417; 130101; 130104; 130105; 130109; 130110; 130111; 130112; 130113; 130204; 130205; 130206; 130207; 130208; 130301; 130306; 130307; 130308; 130309; 130310; 130401; 130402; 130403; 130701; 130703; 130802; 130899; 140602; 140603; 150110; 150111; 150202; 150203; 160107; 160114; 160303; 160305; 160504; 160601; 160602; 160603; 160708; 160709; 161001; 161002; 161003; 200113; 200121; 200123; 200126; 200127; 200133; 200135; 200137

Een meer uitgebreide toelichting op de relatie tussen Euralcodes en de verschillende onderdelen van het LAP vindt u [hier](#). In de [Regeling integrale tekst Afvalstoffenlijst](#) treft u niet alleen de totale lijst met Euralcodes aan, maar tevens de manier waarop in concrete gevallen de van toepassing zijnde Euralcode moet worden bepaald. In artikel 4 van de [Regeling Europese afvalstoffenlijst](#) is uitgewerkt hoe moet worden omgegaan met zogenaamde complementaire categorieën, waarbij afhankelijk van de situatie soms een code moet worden gekozen voor gevaarlijk afval en in andere gevallen een code voor niet-gevaarlijk afval. Beide regelingen zijn nog eens verder uitgewerkt en toegelicht in de door VROM uitgegeven [Handreiking Eural](#).

Monitoring

De monitoring van afval van scheepvaart vindt jaarlijks plaats op basis van meldingen aan het Landelijk Meldpunt Afvalstoffen. SenterNovem Uitvoering Afvalbeheer rapporteert jaarlijks over de [monitoring en de resultaten](#). Tijdens deze planperiode zal specifiek voor afval uit de scheepvaart onderzocht worden of andere gegevensbronnen ontsloten kunnen worden, die leiden tot een eenduidiger inzicht in de omvang van deze categorie afvalstoffen.

V Beleid en regelgeving

Binnenvaart

Het [Scheepsafvalstoffenverdrag](#) bevat regels over de afgifte en inzameling van diverse deelstromen zoals olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen, inclusief olie- en vethoudend KGA (deel A); afval van lading (deel B) en overige scheepsbedrijfsafvalstoffen, waaronder huishoudelijk afval en huishoudelijke afvalwater, en overige gevaarlijk afval (KCA/KGA), zuiverings-slib, huisvuil, KCA en slops (deel C). Het Scheepsafvalstoffenverdrag wordt in Nederland geïmplementeerd met het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn en binnenvaart (verder: [Scheepsafvalstoffenbesluit](#)). Dit besluit treedt naar verwachting tijdens de planperiode van LAP2 in werking.

In het Scheepsafvalstoffenbesluit wordt het volgende geregeld:

Deel A: Het beheer van oliehoudende afvalstoffen wordt bekostigd door een opslag op de olie die door de schipper wordt gebunkerd. Hiervoor dient de schipper bij een nog aan te wijzen Nationaal Instituut (NI) een financieel tegoed aan te schaffen. Afwaardering van dit tegoed vindt plaats op het bunkerstation. Na aanschaf van een financieel tegoed kan de schipper zijn oliehoudende afvalstoffen in het gehele vaargebied van de Rijn gratis afgeven.

Deel B: Met uitzondering van dedicatievaart moet een schip nadat de lading is gelost schoon opgeleverd te worden. De losinrichting is hiervoor verantwoordelijk en moet aan de schipper een losverklaring afgeven. In het Scheepsafvalstoffenbesluit is bepaald hoe de waswateren die bij schoonmaak ontstaan beheerd moeten te worden. Afhankelijk van het product mogen waswateren geloosd worden op de vaarweg of in het bedrijfsriool of er is een bijzondere behandeling nodig. De wijze van beheer wordt op de losverklaring aangegeven. De losinrichting mag de ontstane afvalstoffen ook elders laten verwerken of afgeven aan een inzamelaar.

Omdat tijdens de implementatie van het Scheepsafvalstoffenverdrag in het Scheepsafvalstoffenbesluit, is gebleken dat voor deel B interpretatieverschillen kunnen ontstaan op wie (schipper of losinrichting) de bepalingen van de Wm zich richten wordt dit hieronder nader toegelicht.

De afvalstoffen (vnl. waswateren en ladingrestanten) ontstaan binnen de losinrichting (een schip dat is aangemeerd maakt deel uit van de inrichting) door de loswerkzaamheden. Ladingrestanten en waswateren dienen op grond van de definities in het Scheepsafvalstoffenbesluit en het Besluit inzamelen afvalstoffen, ook al komen deze vrij binnen een inrichting, benoemd te worden als scheepsafvalstoffen. Ongeacht het feit dat de waswateren aanwezig zijn in het ruim van het schip is de losinrichting de primaire producent en de houder van de afvalstoffen. De losinrichting is degene die zich moet ontdoen van de afvalstoffen en moet daarbij de verplichtingen uit de Wet milieubeheer in acht te nemen. Het Scheepsafvalstoffenbesluit bepaalt de wijze waarop de waswateren moeten worden beheerd. Indien afvalstoffen worden beheerd conform het besluit is hiermee tevens sprake van een doelmatig beheer op grond van de Wm.

Kortgezegd kent het Scheepsafvalstoffenbesluit twee opties om het waswater doelmatig te beheren: intern (lozen op het riool dan wel een bijzondere behandeling toepassen) en extern (lozen op de vaarweg dan wel een bijzondere behandeling laten verrichten bij een andere vergunningplichtige inrichting).

- Indien een losinrichting zijn afvalstoffen wil opslaan, lozen op het riool of wil verwerken is dat, indien in lijn met het Scheepsafvalstoffenbesluit, doelmatig en kan door het bevoegd gezag, vergund worden.
- Worden de afvalstoffen extern verwerkt dan worden zij veelal meegenomen door de schipper van het geloste vaartuig om te lozen op de vaarweg of naar een inrichting te worden gebracht die deze afvalwateren kan verwerken. De schipper handelt hier in opdracht van de losinrichting. Indien er geen vergoeding wordt ontvangen voor dit transport kan gesteld worden dat er geen sprake is van een beroepsmatige transporteur van afvalstoffen en hiermee is een plaatsing op de VIHB lijst niet noodzakelijk. Indien het transport van deze waswateren wel tegen een vergoeding worden getransporteerd mag dat alleen indien de schipper op de VIHB lijst staat. Indien de afvalstoffen niet worden meegenomen door de schipper van het geloste vaartuig, maar de afvalstoffen na tijdelijke opslag op de losinrichtingen worden afgegeven dient bepaald te worden of er sprake is van een gevaarlijke afvalstof of niet (middels de Eural). Indien er sprake is van gevaarlijke afvalstoffen mogen deze door de overslag/losinrichting alleen worden afgegeven aan een vergunninghouder voor het inzamelen van gevaarlijke scheepsafvalstoffen. Indien de waswateren niet gevaarlijk zijn mag de afvalstof worden afgegeven aan een inzamelaar geplaatst op de VIHB lijst.

Deel C: Dit deel heeft betrekking op huishoudelijk afval, KGA en huishoudelijk afvalwater. Het besluit (en het verdrag) geeft hier weinig concrete verplichtingen. De wijze van financiering van het beheer van dit afval is in tegenstelling tot deel A en B niet gereguleerd. De lidstaat moet op grond van het verdrag zorgen voor een toereikende beheerstructuur voor dit afval. Op dit moment zijn al voorzieningen aanwezig. De vergunninghouders voor de inzameling van scheepsafvalstoffen kunnen scheeps-kga innemen. Daarnaast beheert het Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) in opdracht van dienstkringen van RWS, provincies of gemeenten een aantal servicekaden die huisvuil en KGA van de scheepvaart ontvangen. Tevens is een aantal inzamelaars gecontracteerd. Na inwerkingtreding van het Scheepsafvalstoffenbesluit zal in tegenstelling tot nu de vervuiler zelf moeten betalen voor het beheer van dit afval.

Tot inwerkingtreden van het Scheepsafvalstoffenbesluit wordt de bestaande situatie voortgezet.

Deel A: Schippers kunnen op dit moment bij een door het SAB gecontracteerde inzamelaar gratis hun oliehoudend afval inleveren. Deze contractanten vormen een landelijk dekkende structuur. Wel betaalt de schipper indirect een niet kostendekkende bijdrage aan de inzameling en verwerking van oliehoudend afval doordat bij de SAB een financieel tegoed moet worden aangeschaft (de ecocard) welke met een door de overheid vastgesteld vast bedrag bij het bunkeren van stookolie wordt afgewaardeerd.

Deel B: Hiervoor geldt dat het beleid zoals verwoord in de "Praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart" (1991) en de "Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart" (1993) van toepassing is voor wat betreft de wijze van overslag en het beperken van morsverliezen, en voor het ontstaan/achterblijven van ladingrestant en afval van lading.

Deel C: Afval dat valt onder dit deel kan worden afgegeven aan inzamelaars van scheepsafvalstoffen dan wel op servicekaden. Deze landelijk dekkend structuur wordt beheerd door de SAB en gefinancierd door Rijkswaterstaat, gemeenten, provincies en/of havens.

Zeevaart

De beheerstructuur voor scheepsafvalstoffen afkomstig van de zeevaart wordt in belangrijke mate bepaald door het MARPOL 73/78-verdrag en de [EG Richtlijn 2000/59](#) betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen. Het MARPOL-verdrag en de EG Richtlijn zijn in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door de [Wet voorkoming verontreiniging door schepen \(Wvvs\)](#) en een aantal op deze wet gebaseerde besluiten en uitvoeringsregelingen.

Belangrijke bepalingen uit dit regelgevingcomplex zijn o.a.:

- De kapitein van een schip moet vooraf aanmelden welke afvalstoffen aan boord zijn.
- Aangewezen havenbeheerders moet zorgdragen voor toereikende ontvangstvoorzieningen en dienen daartoe een havenafvalplan op te stellen. Dit plan bevat o.a. de volgende elementen:
 - een beschrijving van het soort havenontvangstvoorzieningen en de capaciteit daarvan
 - procedures voor de ontvangst en inzameling van scheepsafvalstoffen
 - een beschrijving van het tariefsysteem
 - soorten en hoeveelheden ontvangen en verwerkt scheepsafval
- Havenbeheerders heffen een bijdrage aan elk schip dat de haven aandoet voor de bekostiging van ontvangstvoorzieningen.
- Havenontvangstvoorzieningen moeten afmeldingen (= beëindiging van de afgifte door kapitein) melden aan de havenbeheerder. De havenbeheerder verzorgt de registratie van deze gegevens.

Visserij

Afhankelijk van de herkomst wordt afval van de visserij aangemerkt als afval van de binnenvaart of afval van de zeevaart. De Minister van Verkeer & Waterstaat heeft in 1994 een convenant afgesloten met de (zee)visserij-organisaties met als doel de afgifte van bilgewater, oliehoudende afvalstoffen en KGA afkomstig van vissersschepen te verbeteren. De samenwerkende visserij-organisaties hebben met de inzamelaars hiertoe de Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij (SFAV) opgericht.

De SFAV heeft met de inzamelaars contracten afgesloten voor de inzameling van scheepsgebonden oliehoudende afvalstoffen, bilgewater alsmede KGA. Op basis van deze contracten krijgen de aangesloten vissers het recht hun afval af te geven tegen een jaarlijks vast te stellen bedrag.

Huisvuil en overige scheepsafvalstoffen uit de visserij worden verwijderd via de ontvangstvoorzieningen in de havens en daartoe gerechtigde vergunninghouders.

Ballaswaterverdrag

Naar verwachting wordt in 2011 het Ballastwaterverdrag van kracht. Belangrijkste doelstelling van het ballastwaterverdrag is het voorkomen van de verspreiding van exoten in het watermilieu. In het ballastwaterverdrag wordt geregeld onder welke omstandigheden ballastwater mag worden geloosd. Tevens regelt het Verdrag dat voorzieningen aanwezig moeten zijn voor het innemen van sediment. Gebruikelijk is het sediment uit ballastwatertanks wordt verwijderd tijdens dockings in werven, het kan echter ook voorkomen dat sediment tijdens de vaart wordt verzameld en afgegeven in de havens.

Op dit moment wordt het sediment gestort of thermisch verwerkt. Gezien de doelstellingen van het verdrag moet zeker worden gesteld dat bij verwerking van deze sedimenten geen contact optreedt met het watermilieu. Voor de nu bekende verwerkingsmethoden mag worden aangenomen dat hierbij geen contact optreedt met het watermilieu en daarmee geschikt zijn voor de verwerking van sediment.

Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (Activiteitenbesluit)

Jachthavens moeten op grond van het [Activiteitenbesluit](#), artikel 4.106 en 4.107 bepaalde (zowel gevaarlijke als niet-gevaarlijke) afvalstoffen innemen. Daaronder zitten zowel afvalstoffen van onderhoud op de winterberging, als afvalstoffen van de pleziervaartuigen (zoals bilgewater en huishoudelijk afvalwater). In de bijlage is opgenomen

- dat de opslag van deze afvalstoffen niet tot vergunningplicht leidt. Voor gevaarlijke afvalstoffen geldt echter een beperking tot 10 ton in verpakking en 150 kubieke meter in tanks (conform artikel 6.40, lid 1, onder a van het Activiteitenbesluit). Daarboven behoeft de jachthaven dus alsnog een vergunning nodig
- dat het bilgewater door een slibvangput en olieafscheider met een maximale nominale grootte van 20 volgens NEN-EN 858-1 en 2 geleid mag worden.

Mits dergelijke inrichtingen niet vanwege andere activiteiten vergunningplichtig zijn, is deze vorm van afvalbe- of verwerking toegestaan binnen de voorwaarden van het activiteitenbesluit zelf zonder dat een aparte Wm-vergunning vereist is.

VI Vergunningverlening

Inzamelen

Het [Besluit inzamelen afvalstoffen](#) voorziet in een inzamelvergunning voor het inzamelen van alle gevaarlijke afvalstoffen van de scheepvaart.

In het eerste LAP werd voor een aantal afvalstoffen van de scheepvaart nog uitgegaan van een gelimiteerd aantal vergunningen. Het ging dan bijvoorbeeld om bepaalde vloeibare olie- en chemicaliënhoudende afvalstoffen van de scheepvaart. Voor andere gevaarlijke afvalstoffen van de scheepvaart werd het aantal te verlenen vergunningen niet beperkt. Zoals aangegeven in het hoofdstuk '[Inzamelen, vervoeren, handelen en bemiddelen](#)' van het beleidskader is ook voor alle gevaarlijke afvalstoffen van de scheepvaart de limitering van het aantal te verlenen inzamelvergunningen met inwerkingtreding van dit LAP vervallen. De vergunningplicht voor het inzamelen van gevaarlijk afval van de scheepvaart blijft dus bestaan, maar het aantal vergunningen wordt niet langer beperkt.

Dit impliceert dat een inzamelvergunning aan een ieder verleend kan worden die aan de voorwaarden van de regelgeving voldoet. In het Besluit inzamelen afvalstoffen is bepaald welke afvalstoffen die bij het in bedrijf zijn of het onderhoud aan boord van een schip ontstaan, vergunningplichtig zijn. Dit betreft:

- bilgewater, afgewerkte olie en overige olie- en vethoudende afvalstoffen.
- gevaarlijke afvalstoffen die vrij komen bij reinigingswerkzaamheden aan boord van vaartuigen.
- andere gevaarlijke afvalstoffen die vrijkomen bij de scheepvaart.

Op eigen verantwoordelijkheid inzamelen op basis van de vergunning van een derde is niet toegestaan. Het is in strijd met het rechtspersoonsgebonden karakter van inzamelvergunningen. Dit wil overigens niet zeggen dat een vergunninghouder geen derde mag inhuren als transporteur of het materieel van een derde mag inhuren voor het uitvoeren van zijn inzamelactiviteiten. Met het oog op controleerbaarheid en handhaafbaarheid kunnen in de inzamelvergunning wel voorwaarden worden gesteld aan de inzet van inzamelmiddelen of personeel van derden. In het geval een derde toch zelfstandig wil gaan inzamelen in plaats van werken in opdracht van een vergunninghouder kan, omdat vanaf de inwerkingtreding van dit LAP het aantal inzamelvergunningen niet meer wordt beperkt, deze derde wel in aanmerking komen voor een eigen inzamelvergunning.

Opslaan

In het eerste LAP werd het verlenen van vergunningen voor het zelfstandig bewaren van Olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen van de scheepvaart beperkt. Deze werden uitsluitend verleend aan houders van inzamelvergunningen, aan daarmee samenwerkende bedrijven en enkele andere specifieke gevallen als roeiers, havenontvangstinstallaties en dergelijke. De achtergrond van deze

beperking was vooral het voorkomen van uitholling van de rol van houders van inzamelvergunningen. Nu ieder in beginsel in aanmerking kan komen voor een inzamelvergunning is het ook niet langer zinvol het aantal bewaarvergunningen te beperken. Wm-vergunningen voor het uitsluitend opslaan (bewaren als zelfstandige activiteit) van olie- en vethoudende afvalstoffen van de scheepvaart worden verleend aan ieder die daar voor in aanmerking wenst te komen.

Ook Wm-vergunningen voor het uitsluitend opslaan (bewaren als zelfstandige activiteit) van ladingrestant, afval van lading en ladinggerelateerde afvalstoffen worden verleend aan ieder die daar voor in aanmerking wenst te komen.

Voor overig afval uit vaartuigen [(grof) huishoudelijk afval, KGA, etc.] worden er geen beperkingen gesteld aan het verlenen van vergunningen voor het uitsluitend opslaan van deze afvalstoffen. In het eerste LAP werd nog een voorbehoud gemaakt dat dit beleid zou kunnen worden gebieurd op het moment dat het structuurplan in werking zou treden. Los van de vraag wanneer dat gebeurt en of dat plan nog actueel is, is besloten dit aspect los te laten. De structuur zoals die is opgebouwd gedurende de planperiodes van het Meerjarenplan GA en het eerste LAP functioneert naar tevredenheid en wordt daarom voortgezet.

In al deze gevallen is van belang dat bij afgifte aan een vergunde inrichting voor het opslaan of be- en verwerken van die afvalstoffen de ontvangst als afvalstof afkomstig van schepen gemeld en geregistreerd (zie ook de [Regeling melden](#)). Centraal staat dat uit de acceptatieprocedure en de administratie eenduidig moet kunnen worden afgeleid vanaf welk schip, op welk moment en in welke hoeveelheid welk soort afval is ingenomen. Na de afgifte aan een inrichting aan land worden vervolfgiften van de afvalstoffen en/of fracties die ontstaan bij de bewerking van die afvalstoffen niet meer beschouwd als afvalstoffen afkomstig van de scheepvaart en moeten verder als afval van land worden gemeld en geregistreerd. Deze afvalstoffen vallen dan niet meer onder de reikwijdte van dit sectorplan.

Uitzondering op de voorgaande paragraaf geldt voor rechtspersonen die uitsluitend afval van eigen schepen opbulken aan land en daarvoor een bewaarvergunning krijgen. Afgifte van het opgebulkte afval aan een andere rechtspersoon - inzamelaar danwel verwerker - dient te geschieden als scheepsafval. Om dit onderscheid te benadrukken wordt in de laatste alinea van paragraaf I van dit sectorplan gesproken van "... eerste afgifte aan een andere rechtspersoon ...".

Afgifte (scheeps)afval binnen reparatiewerven, machinefabrieken en sloopbedrijven

Ten aanzien van de afgifte van afvalstoffen binnen scheepsreparatiewerven, machinefabrieken en sloopbedrijven worden twee situaties onderscheiden:

- afval dat ontstaat/is ontstaan bij het in de vaart houden van een schip, alsmede afval van lading, inclusief afval van schoonmaakwerkzaamheden om onderhoud of reparatie mogelijk te maken, moet door het schip worden afgegeven aan een inzamelvergunninghouder voor scheepsafvalstoffen, ook indien het schip al is aangemeerd bij een scheepswerf of machinefabriek. Dit geldt ook voor afval dat ontstaat/is ontstaan bij het in de vaart houden van een schip, alsmede afval van lading, en dat moet worden afgevoerd alvorens het feitelijke slopen van een schip begint.
- afval dat ontstaat in schepen gedurende de tijd dat het schip is afgemeerd bij werf, machinefabriek of sloopbedrijf bij onderhouds-/vervangings-/reparatie-/sloopwerkzaamheden door werknemers van de werf of in opdracht van werf/fabriek/sloopbedrijf, is geen scheepsafval maar werfafval. Deze afvalstoffen moeten als landstromen (dus niet als scheepsafval) door de werf, de fabriek of het sloopbedrijf worden afgegeven. Bij de afgifte mag geen gebruik worden gemaakt van een indirecte financieringsregeling voor scheepsafvalstoffen.

Overige aspecten van vergunningverlening

Op grond van artikel 6, tweede lid, en onderdeel C, onder 2, van de bijlage bij de Regeling van 13 oktober 2004, nr. 2004098785, houdende regels met betrekking tot de afgifte, de ontvangst en het vervoer van bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen (Regeling melden bedrijfsafvalstoffen en gevaarlijke afvalstoffen) dient bij het transport van scheepsafvalstoffen een zogenaamd S-formulier als begeleidingsformulier te worden toegepast.

Zoals blijkt uit de diverse paragrafen doen zich diverse praktijksituaties voor waarbij scheepsafvalstoffen niet door een schip worden afgegeven. Bovenstaand is al de situatie bij reparatiewerven, machinefabrieken en sloopbedrijven beschreven. De waswateren die ontstaan na de schoonmaak van de ruimen van een schip bij een overslaginrichting dienen

eveneens beschouwd te worden als scheepsafvalstoffen (van schoonmaak) ook al ontstaan ze binnen een inrichting. In geval deze waswateren worden afgegeven is sprake van de afgifte van scheepsafvalstoffen.

In de paragraaf over opslag is tevens beschreven dat rechtspersonen die afval van eigen schepen willen opbulken de opgebulkte afvalstoffen als scheepsafvalstoffen dienen af te geven. Centraal staat dat uit de acceptatieprocedure en de administratie eenduidig moet kunnen worden afgeleid vanaf welk schip, op welk moment en in welke hoeveelheid welk soort afval is ingenomen.

Om een gecontroleerde afvoer mogelijk te maken, mogen tijdens de inzameling van scheepsafvalstoffen, afvalstoffen van land tegelijkertijd worden ingezameld of getransporteerd met hetzelfde inzamelmiddel, onder de voorwaarde dat de landstroom administratief gescheiden blijft van de scheepsafvalstoffen. Een fysieke scheiding in het inzamelmiddel blijft noodzakelijk indien de partijen niet volgens dezelfde minimumstandaard verwerkt kunnen worden.

Ook landafval van boor- en productieplatforms, voor zover dit landafval administratief gescheiden blijft van eventueel in het inzamelmiddel aanwezige scheepsafvalstoffen, mag tegelijkertijd met scheepsafvalstoffen worden ingezameld. Fysieke scheiding blijft noodzakelijk indien partijen niet volgens dezelfde minimumstandaarden kunnen worden verwerkt.

Be- en verwerken

In bijlage 2 van het Scheepsafvalstoffenbesluit zijn losstandaarden alsmede bijzondere behandelwijzen weergegeven voor waswater dat ladingrestanten bevat. Daarbij is onderscheid gemaakt in losstandaarden per goederensoort, en tussen lozing in de vaarweg, lozen op het bedrijfsriool of bijzondere behandeling. Slechts in een aantal gevallen is de behandelwijze gespecificeerd in een voetnoot.

Voor een aantal ladingen kunnen waswateren op meer dan één wijze worden verwerkt. De intentie van het Scheepsafvalstoffenbesluit is dat in een dergelijk geval bij voorkeur gekozen wordt voor de bijzondere verwerking boven het lozen in het riool of in de vaarweg. Het lozen op het riool krijgt de voorkeur boven het lozen in de vaarweg. Bepalend voor de keuze is de aanwezigheid van voorzieningen bij de overslaginrichting. Het Scheepsafvalstoffenbesluit bepaalt dat als een specifieke voorziening aanwezig is op de overslaglocatie deze ook gebruikt moet worden. Dit kan echter niet in de Wm vergunning worden opgenomen. Noch op basis van de Wm noch op basis van het Scheepsafvalstoffenbesluit kan in het geval er meerdere methoden zijn toegestaan worden afgedwongen dat overslaginrichtingen maatregelen treffen om installaties voor een bijzondere behandeling in werking te stellen of op te richten of een riool aan te leggen, noch kan de schipper en of opdrachtgever van het transport gedwongen worden enkel te lossen op plaatsen waar de meest gewenste verwerkingsoptie aanwezig is.

VII Verdere informatie

- Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart ([SAB](#))
- Stichting Financiering Afvalstoffen Visserij ([SFAV](#))