

Sectorplan 53 Scheepsafvalstoffen

I Afbakening

Scheepsafvalstoffen komen vrij in zowel de binnenvaart, zeevaart als de visserij. Het betreft afvalstoffen die bij het in bedrijf zijn of het onderhoud van een schip aan boord ontstaan.

Scheepsafvalstoffen bestaan in hoofdzaak uit:

- olie- en vethoudend scheepsafval, ofwel afval dat vrijkomt in de machinekamer van het schip en omvat ondermeer bilge, afgewerkte olie, oliefilters
- ladingrestanten en afval van lading, ofwel 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.).

Er is ook sprake van scheepsafvalstoffen indien genoemde afvalstoffen binnen een inrichting ontstaan terwijl het schip deel uitmaakt van een inrichting op het moment dat de afvalstoffen ontstaan (bijvoorbeeld bij het nareinigen in overslaginrichtingen) of worden afgegeven (in geval bilgewater wordt ingezameld) op het moment dat een schip onderdeel uitmaakt van een inrichting.

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...

KGA	Sectorplan 18: KCA/KGA
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 77: Waterig afval met specifieke verontreinigingen
Afval van de particuliere recreatievaart (niet van toepassing op exploitanten van pleziervaartuigen)	In het Activiteitenbesluit #link# 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

Dit sectorplan blijft van toepassing op scheepsafval tot en met de afgifte aan een vergunde inrichting voor het opslaan of be- en verwerken van scheepsafvalstoffen. Tot dat moment wordt een ontvangst als scheepsafval gemeld en geregistreerd (zie ook de Regeling melden [#link#](#)). Na acceptatie door een inrichting aan land worden vervolfgiften van de afvalstoffen en/of fracties die ontstaan bij de bewerking van scheepsafval 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.

IIa Minimumstandaard voor verwerking

De verwerking van het grootste gedeelte van deze afvalstoffen wordt in andere sectorplannen beschreven. In dit sectorplan zijn daarom geen minimumstandaarden opgenomen.

IIb Inzameling en opslag

Inzamelen

Het gebruik van het instrument inzamelvergunningen wordt op dit moment nader bezien. Het is echter nog niet duidelijk wanneer hierover een besluit valt, wat dat betekent en hoe snel dat doorwerkt in wet- en regelgeving. In het LAP wordt daarom uitgegaan van de bestaande situatie en de huidige tekst van het Besluit inzamelen afvalstoffen. Wel is al duidelijk dat er op termijn in ieder geval een aantal aanpassingen in het systeem zullen worden aangebracht ten aanzien van beperkingen t.a.v. het aantal vergunninghouders en het gebruik van plichtgebieden. Hiervoor wordt verder verwezen naar hoofdstuk 'Inzamelen, vervoeren, handelen en bemiddelen' [#link#](#) van het beleidskader. Wanneer daar aanleiding voor is, wordt het LAP in een later stadium aangepast.

Inzamelen van gevaarlijke scheepsafvalstoffen (exclusief afval vrijkomend bij reiniging)

Op grond van het Besluit Inzamelen afvalstoffen (BIA) is voor het inzamelen van gevaarlijke afvalstoffen een inzamelvergunning vereist. Het aantal vergunningen dat wordt afgegeven voor de inzameling van de scheepsafvalstoffen die vóór inwerkingtreding van het BIA al inzamelverplichtig waren, is al sinds jaar en dag gelimiteerd. Het betreft dan primair vloeibare olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen (bilgewater, afgewerkte olie, olieresten, slops). In afwachting van de resultaten van de evaluatie wordt het bestaande beleid voortgezet en blijft deze limitering in stand.¹ Het aantal maximaal te verlenen inzamelvergunningen voor deze afvalstoffen is gelijk aan het aantal vergunningen (21) dat op de datum van overdracht van de bevoegdheid tot het verlenen van inzamelvergunningen van de provincies aan VROM, te weten 8 mei 2002, was verstrekt.

Voor de inzameling van andere gevaarlijke scheepsafvalstoffen geldt geen limitering van het aantal af te geven vergunningen.

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. Wel toegestaan zijn schriftelijk vastgelegde samenwerkingsverbanden die aan het bevoegd gezag zijn medegedeeld. Hierbij moet de vergunninghouder schriftelijk verklaren volledig verantwoordelijk te zijn voor de, met het inzamelmiddel van een derde uit te voeren, inzamelactiviteiten, en voor de daarmee ingezamelde afvalstoffen. De derde partij mag tijdens het inzamelen uitsluitend scheepsafvalstoffen in het inzamelmiddel hebben, waarvoor de vergunninghouder opdracht heeft gegeven om die in te zamelen. Tevens dient de derde partij te voldoen aan alle voorschriften van de vergunning van de vergunninghouder. Een afschrift van de schriftelijke samenwerkingsovereenkomst dient op ieder inzamelmiddel aanwezig te zijn.

Inzamelen van gevaarlijke scheepsafvalstoffen afkomstig van reinigingswerkzaamheden

Schoonmakers van schepen van derden moeten, zolang als de vergunningplicht voor het inzamelen van scheepsafvalstoffen blijft bestaan, voor het innemen van de gevaarlijke afvalstoffen die vrijkomen bij het uitvoeren van reinigingswerkzaamheden buiten inrichtingen, beschikken over een inzamelvergunning. In deze vergunning wordt de verplichting opgenomen dat de afvalstoffen die ontstaan bij het uitvoeren van reinigingswerkzaamheden aan boord van derden daadwerkelijk in te nemen, wanneer de opdrachtgever dat wil.

Voor het verlenen van vergunningen voor het inzamelen van gevaarlijke scheepsafvalstoffen afkomstig van reinigingswerk geldt geen limitering.

Opslaan

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

¹ De Raad van State heeft geoordeeld dat de Minister een dergelijk instrument mag toepassen LJNAZ6378, RvS20060456/1 17-02-2007

dagen doelmatig.

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 deel uitmaakt van de inrichting dient in de Wm-vergunning voor de inrichting rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van dit inzamelmiddel en de eventueel daar opgeslagen afvalstoffen.

Olie- en vethoudend scheepsafval

Wm-vergunningen voor het uitsluitend opslaan (bewaren als zelfstandige activiteit) van vloeibare olie- en vethoudend scheepsafval op locaties aan land, worden slechts verleend aan

- Inzamelvergunninghouders voor dit afval; hieronder vallen niet de houders van een vergunning voor het verzamelen van afval afkomstig van schoonmaak.
- Derden (zoals bunkerbedrijven) voor zover het betreft aan de inrichting aangeboden scheepsafval en scheepsafval dat in opdracht van een inzamelaar is ingenomen. Voorwaarde is het bestaan van een schriftelijk vastgelegde samenwerkingsverband met een houder van een inzamelvergunning. In de vergunningen worden op dit punt expliciete voorschriften opgenomen.
- Havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn.
- Rechtspersonen met een opbulfaciliteit aan land voor uitsluitend de opslag van – van eigen vaartuigen afkomstige – scheepsafvalstoffen (denk aan roeiers, rederijen en douane). De rechtspersoon registreert per schip (naam en nummer) welke afvalstoffen in welke hoeveelheden worden opgeslagen. In tegenstelling tot het algemeen beleid dat een afgifte van opgeslagen scheepsafvalstoffen van een landinrichting het scheepsafvalstof karakter verliezen, moeten deze intern opgebulkte stromen wel als scheepsafval worden afgegeven.

Ladingrestant, afval van lading en ladinggerelateerde afvalstoffen

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

Opslaan van overig afval uit vaartuigen [(grof) huishoudelijk afval, KGA, etc.]

Wm-vergunningen voor uitsluitend opslaan (bewaren als zelfstandige activiteit) aan land van overig afval uit vaartuigen (huishoudelijk afval, KGA, etc.) worden verleend aan ieder die daarvoor in aanmerking wenst te komen.

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' [#link#](#) 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, 57 en 77, 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, dan 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
--

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 [#link#](#). 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 [#link#](#) 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), zuiveringsslib, huisvuil, KCA en slops (deel C). Het Scheepsafvalstoffenverdrag wordt in Nederland geïmplementeerd met het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn en binnenvaart (verder: Scheepsafvalstoffenbesluit) [#link#](#). 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, moet de kosten van schoonmaak en verwerking dragen 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 tegood 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) [#link#](#) en de "Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart" (1993)

[#link#](#) 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 [#link#](#) en de EG Richtlijn 2000/59 [#link#](#) 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) [#link#](#) 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.

VI Vergunningverlening

Inzamelen

Op dit moment wordt een evaluatie uitgevoerd naar de milieuhygiënische consequenties van het afschaffen van het inzamelvergunningstelsel. Tot die tijd blijft het Besluit inzamelen afvalstoffen van toepassing. Dit besluit voorziet in een inzamelvergunning voor het inzamelen van alle gevaarlijke scheepsafvalstoffen.

Vóór inwerkingtreding van het besluit waren bepaalde vloeibare olie- en chemicaliënhoudende scheepsafvalstoffen al vergunningplichtig. Het aantal vergunning dat werd uitgegeven voor de inzameling van de oliehoudende scheepsafvalstoffen die vóór inwerkingtreding van het besluit al inzamelvergunningplichtig waren, is al sinds jaar en dag gelimiteerd. De oorsprong van deze limitering is gelegen in het instellen van plichtgebieden, evenredig verspreid over het land, welke slechts aan één inzamelaar kon worden toegewezen en waar de inzamelaar verplicht was alle de daar aan hem aangeboden afvalstoffen in te zamelen. Na afschaffing van deze plichtgebieden is de limitering van de vergunninghouders in stand gehouden aangezien het als een noodzakelijk sturingsinstrument werd gezien om de doelmatigheid van de inzameling van afvalstoffen te

beheersen, omdat een limitering geacht werd bij te dragen aan een verdere professionalisering van de inzamelaars. De al genoemde evaluatie moet uitwijzen of limitering dan wel de inzamelvergunning in stand moet blijven om een doelmatig beheer van scheepsafvalstoffen te bevorderen. Tot die tijd blijft de limitering in stand. Mocht de evaluatie daar t.z.t. aanleiding toe geven en wordt op basis daarvan het BIA aangepast, dan zal ook het LAP op dit punt middels een tussentijdse wijziging worden gewijzigd.

Met inwerkingtreding van het besluit zijn echter ook andere gevaarlijke voorheen niet vergunningplichtig afvalstoffen onder de inzamelvergunning komen te vallen. Het uitbreiden van de inzamelvergunningplicht door deze andere gevaarlijke afvalstoffen op te nemen, had indertijd niet als doel om ook voor die stromen op het aantal vergunningen te gaan sturen. Voor de inzameling van andere scheepsafvalstoffen geldt daarom geen limitering, en kunnen nieuwe vergunningen gewoon worden verleend.

Opslaan

Olie- en vethoudend scheepsafval

In grote lijnen wordt op dit punt het beleid van LAP1 voortgezet.

Bewaarvergunningen worden alleen afgegeven aan houders van inzamelvergunningen en aan derden met wie de inzamelaars - om een voldoende dekkende structuur te realiseren - samenwerken. In de praktijk betekent dit wel dat de betreffende derde moet beschikken over een dekkende vergunning, moet voldoen aan de daarbij geldende verplichtingen (melden en registreren) en dat het bevoegd gezag hierdoor kan verschuiven van gemeentelijk naar provinciaal niveau. Ook dient in overleg met de betreffende inzamelaar en/of het SAB te worden gezorgd dat alle administratieve verplichtingen als tekenen van bilge-boekjes, gebruik van S-formulier, etc. goed zijn geregeld. Door deze eisen wordt voorkomen dat te veel versnippering ontstaat en bevordert dat alleen opslaglocaties ontstaan met een echte toegevoegde waarde naast de structuur van inzamelaars. Bij het verlenen van vergunningen aan dergelijke derden zorgt het bevoegd gezag er voor dat zeker wordt gesteld dat van de vergunning alleen gebruik kan worden gemaakt zolang vast staat (controleerbaar schriftelijk samenwerkingsverband) dat de betreffende derde inderdaad zijn taken vervult in overleg met een houder van een inzamelvergunning ter completering van diens dienstenpakket.

Naast het verlenen van vergunningen voor opslaglocaties aan inzamelaars en derden die met hen samenwerken komen - net als in LAP1 - havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn en rechtspersonen die opslag op land uitsluitend gebruiken voor opbulken van afval van eigen schepen voor vergunningen voor bewaren in aanmerking. Voor havenontvangstvoorzieningen is de achtergrond hiervan is dat deze inrichtingen, gelet op hun belangrijke rol bij het afvalbeheer in grotere havens, desgewenst een totaalpakket moeten kunnen bieden en daarom ook deze afvalstof moeten kunnen accepteren wanneer zij haar wordt aangeboden.

In sommige op- en overslaginrichtingen zullen in geval er oliehoudende lading worden gelost op grond van de verplichtingen uit het Scheepsafvalstoffenbesluit oliehoudende waswateren ontstaan. Deze scheepsafvalstoffen worden geacht binnen de inrichting te ontstaan en mogen worden opgeslagen door de overslaginrichting.

Nieuw ten opzichte van LAP1 is de uitzondering voor kleine partijen. Voor afgifte van olie- en vethoudend scheepsafval in hoeveelheden kleiner dan 200 kg per afgifte geldt ten aanzien van opslag dat dit wordt beschouwd als KCA/KGA uit de scheepvaart (zie hieronder).

Ladingrestant, afval van lading en ladinggerelateerde afvalstoffen

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.

Opslaan van overig afval uit vaartuigen [(grof) huishoudelijk afval, KGA, etc.]

Voor overig afval uit vaartuigen worden er geen beperkingen gesteld aan het verlenen van vergunningen voor het uitsluitend opslaan van deze afvalstoffen. In LAP1 werd nog een voorbehoud gemaakt dat dit beleid zou kunnen worden herzien 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 LAP1 functioneert naar tevredenheid en wordt daarom voortgezet.

Wel nieuw ten opzichte van LAP1 is dat olie- en vethoudend scheepsafval dat in kleine hoeveelheden wordt afgegeven voortaan op het punt van vergunningen voor uitsluitend opslaan worden behandeld volgens de categorie overig afval van vaartuigen. Juist voor dergelijke partijen is het wenselijk dat daar een zo laagdrempelige mogelijke structuur voor aanwezig is om te voorkomen dat dit met gewoon restafval wordt afgegeven. Om die reden is er voor gekozen alle afgiftepunten in staat te stellen ook voor deze stromen een vergunning te krijgen. Evenals voor de situatie op land, waar de kga-inzamelaars partijen afgewerkte olie tot 200 liter mogen verzamelen ter completering van de inzamelstructuur voor afgewerkte olie zelf, wordt ook hier het innemen van hoeveelheden tot 200 liter vereenvoudigt. In praktijk zal het hier niet zozeer om afvalstoffen als bilge gaan maar vooral om poetsdoeken, oliefilters, etc.

Afgifte (scheeps)afval binnen reparatiewerven en machinefabrieken

Ten aanzien van de afgifte van afvalstoffen binnen scheepsreparatiewerven en machinefabrieken 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.
- afval dat ontstaat in schepen gedurende de tijd dat het schip is afgemeerd bij werf of machinefabriek bij onderhouds-/vervangings-/reparatiewerkzaamheden door werknemers van de werf of in opdracht van de werf is, geen scheepsafval maar werfafval. Deze afvalstoffen moeten als landstromen (dus niet als scheepsafval) door de werf 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 en machinefabrieken 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

- www.sabni.nl
- www.sfav.nl