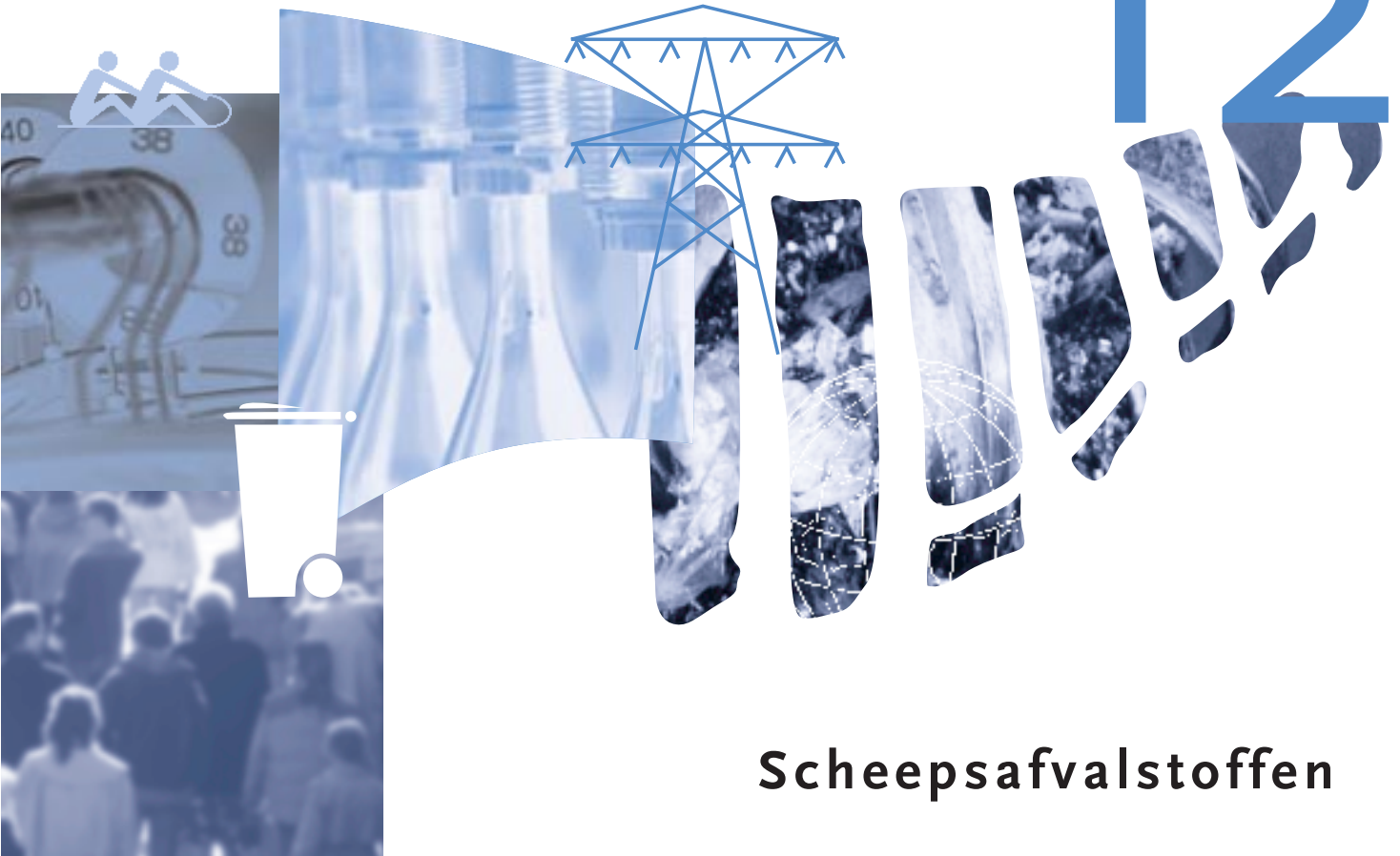


sectorplan

12



Scheepsafvalstoffen

1 Achtergrondgegevens

1. Belangrijkste afvalstoffen	Olie- en vethoudend scheepsafval, afval van lading, ladinggerelateerde afvalstoffen en overig afval uit vaartuigen (huishoudelijk afval, KGA, etc.)
2. Belangrijkste bronnen	Binnenvaart, zeevaart, visserij
3. Aanbod in 2000 (in Nederland)	520 kton ⁷ (betreft alleen gevaarlijk afval)
4. % nuttige toepassing in 2000	12%
5. % lozen (na zuivering) in 2000	88%
6. Verwacht aanbod in 2006	590 kton ⁸
7. Verwacht aanbod in 2012	770 kton
8. Bijzondere kenmerken	Euralcodes 13.01, 13.02, 13.03, 13.04, 13.07.01*, 13.07.03*, 16.07.08*, 16.07.09* en 16.10

2 Afbakening sectorplan

In dit sectorplan is het beleid uitgewerkt voor afvalstromen die vrijkomen tijdens of bij het in de vaart houden van vaartuigen, alsmede voor afvalstromen die ontstaan bij het gebruik van vaartuigen.

Het beleid in dit sectorplan is niet van toepassing op:

- afvalstoffen van drijvende installaties die boven de zeebodem zijn geplaatst voor het onderzoeken en/of winnen van delfstoffen zoals boorplatforms (zie hiervoor de sectorplannen 23 'Oliehoudend afval', 17 'KCA/KGA en chemicaliënverpakkingen', en 32 'Overige gevaarlijke afvalstoffen').
- afval van de recreatievaart (uitgezonderd de beroepsmatige recreatievaart als rondvaartboten e.d.); dit wordt beschouwd als huishoudelijk afval, maar het realiseren van afgiftemogelijkheden zal worden vastgelegd in de AMvB Jachthavens. Zie hiervoor verder sectorplan 1 'Huishoudelijk restafval'.
- ladingrestant of gemorste lading op de plaats van lossen die direct bij de oorspronkelijke lading wordt gevoegd.

Voor het afzonderlijk inzamelen, opslaan en be- en verwerken van afgewerkte olie wordt verwezen naar het sectorplan 23 'Oliehoudende afvalstoffen'.

Aan het eind van bijlage 3 (termen en definities) zijn enkele specifiek voor dit sectorplan van belang zijnde definities opgenomen.

⁷ Huisvuil en grof huishoudelijk afval (ongeveer 10 kton) uit de scheepvaart zijn niet in deze cijfers begrepen.

⁸ Het is onduidelijk in hoeverre het aanbod van scheepsafval in de toekomst gaat veranderen onder invloed van het in werking treden van regelgeving.

3 Beleid

Het beleid voor scheepsafvalstoffen is gericht op het voorkomen van het ontstaan en weglekken van scheepsafvalstoffen. Om een gecontroleerde afvoer te realiseren worden financiële, administratieve en materiële randvoorwaarden gesteld.

3.1 PREVENTIEMOGELIJKHEDEN

Het aanbod aan scheepsafvalstoffen is in de afgelopen jaren verminderd. De verwachting is dat met de inwerkingtreding van de EG-Richtlijn havenontvangstvoorzieningen en het Scheepsafvalstoffenverdrag en de daarmee samenhangende afgifteplichten, het aanbod aan scheepsafval weer toeneemt. Een betrouwbare raming is daarvoor nog niet voorhanden. Op langere termijn zal door technische verbeteringen aan schepen (preventie) het aanbod naar verwachting weer afnemen.

Voor de scheepvaartsector zelf is een aantal financiële instrumenten operationeel die (mede) gericht zijn op het bereiken van preventie. Het betreft hier ondermeer de VAMIL-regeling voor vervroegde afschrijving van milieu-investeringen, de subsidieregeling MIA voor gesloten schroefsystemen en de subsidieregeling voor energie-investeringsaftrek. Verder geeft Nederland invulling aan de EU-verordening om zeeschepen die zijn uitgerust met aparte ballasttanks (SBT = segregated ballast tanks) een korting op het havengeld te verlenen.

Vanuit de scheepvaartsector zijn diverse initiatieven om milieuedrag positief beïnvloeden. Onder andere gaat het om de onafhankelijke Stichting Green Award en het Scheepsmilieuplan binnenvaart.

3.2 BEHEERKADER

3.2.1 Binnenvaart

In 1996 hebben de Rijnsoeverstaten, België en Luxemburg het Scheepsafvalstoffenverdrag ondertekend⁹. Dit verdrag bevat regels ten aanzien van de afgifte en inzameling van diverse deelstromen zoals olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen (inclusief olie- en vethoudend KGA); afval van lading; overige scheepsbedrijfsafvalstoffen, waaronder huishoudelijk afval en huishoudelijke afvalwater; en overige gevaarlijk afval (KCA/KGA), zuiveringsslib en slops.

Het Scheepsafvalstoffenverdrag zal in Nederland worden geïmplementeerd met het Scheepsafvalstoffenbesluit. Dit wordt naar verwachting in de loop van deze planperiode van kracht. Zolang dit niet het geval is, blijft - in ieder geval voor het betreffende deel van de bestaande binnenvaart - het beleid zoals verwoord in de "Praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart" (1991) en de "Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart" (1993) gelden voor wat betreft de wijze van overslag en het beperken van morsverliezen en voor het ontstaan/achterblijven van ladingrestant en afval van lading.

⁹ Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (Trb. 1996, 293); partijen zijn Zwitserland, Duitsland, Frankrijk, Nederland, Luxemburg en België. Inwerkingtreding is afhankelijk van ratificatie in de ons omringende landen en de termijn waarop dit gaat geschieden is vooralsnog onduidelijk.

Ter voorbereiding van de inwerkingtreding van het verdrag is voor de beheerstructuur voor de afvalstromen huisvuil, KCA/KGA (met uitzondering van olie- en vethoudend KCA/KGA) en grof huishoudelijk afval een zogenaamd 'concept-structuurplan' opgesteld. Basis van de beheerstructuur vormt een centrale organisatie die verantwoordelijk wordt voor het inrichten van een netwerk van afgiftepunten voor KCA/KGA, olie- en vethoudend gevaarlijke afvalstoffen, huisvuil en grof huishoudelijk afval. Het structuurplan zal eerst nationaal en internationaal worden afgestemd, voordat het kan worden vastgesteld. Momenteel wordt nagegaan of het mogelijk is om het structuurplan op vrijwillige basis in Nederland in te voeren, voordat het plan internationaal is afgestemd.

De genoemde centrale organisatie is niet verantwoordelijk voor het feitelijk beheer (dit kan worden uitbesteed op basis van contracten), maar wel voor het opzetten van een systeem van indirecte financiering, bijvoorbeeld middels de uitgifte van scheepsgebonden 'afvalabonnementen'. De houders van abonnementen dienen hiermee de mogelijkheid te krijgen om gedurende een aantal maanden of een heel jaar van het gehele netwerk van op te zetten voorzieningen gebruik te maken.

In samenhang met de implementatie van het hiervoor genoemde concept-structuurplan en de internationale afstemming hiervan, zal worden gezien of het systeem van indirecte financiering voor olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen uit de binnenvaart zodanig kan worden aangepast dat ook ander KGA dan olie- en vethoudend KGA uit de binnenvaart daaronder komt te vallen.

De op te zetten afgiftepunten dienen tevens huisvuil in te nemen. Dit valt echter buiten het systeem van de indirecte financiering met abonnementen.

Op basis van het (ontwerp) Scheepsafvalstoffenbesluit zijn schippers en/of exploitanten van vaartuigen verplicht bilgewater, overig olie- en vethoudend afval, afvalwater, slops (niet met ladingrestanten verontreinigd), zuiveringsslib, huisvuil en KCA/KGA naar categorie gescheiden te houden en gescheiden aan te bieden bij ontvangstvoorzieningen. Huisvuil moet, indien mogelijk, gescheiden naar de categorieën papier, glas, overig te hergebruiken stoffen en overig huisvuil worden afgegeven.

3.2.2 Zeevaart

De beheerstructuur voor scheepsafvalstoffen afkomstig van de zeevaart wordt in belangrijke mate bepaald door het MARPOL 73/78-verdrag¹⁰ dat voorschriften bevat voor zeeschepen. Het verdrag bevat zowel milieuhygiënische aspecten als scheepvaart-technische eisen. Het MARPOL-verdrag is in de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd door de Wvvs¹¹ en een aantal op deze wet gebaseerde AMvB's.

De Wvvs verplicht de zeehavenbeheerders om bedrijven aan te wijzen met een havenontvangst voorziening (aanwijzing HOI) voor in het MARPOL-verdrag genoemde afvalstoffen. De scheepvaart dient zonder onnodig oponthoud gebruik te kunnen maken van deze havenontvangstvoorzieningen. Aangewezen havenontvangstvoorzieningen hebben de plicht de betreffende afvalstoffen in ontvangst te nemen voor zover dit

¹⁰ Internationaal verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met Protocolen en Bijlagen met Aanhangsels (Trb. 1975, 147 en 1978, 187), naderhand gewijzigd en aangevuld (Trb. 1978, 188).

¹¹ Wet van 14 december 1983 houdende regelen ter voorkoming van verontreiniging door schepen (Stb. 1996, 400).

niet in strijd is met de milieuvergunning van het bedrijf. Alleen houders van een Wm-vergunning voor het inzamelen, opslaan- of be- en verwerken kunnen worden aangewezen als havenontvangstvoorziening.

De EG-Richtlijn betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (2000/59/EG), bevat een aantal instrumenten die een belangrijke verbetering betekenen ten opzichte van het huidige Marpol regime. De instrumenten zijn gericht op de koopvaardij, maar ook op zeevisserij en zeegaande recreatievaart. Het betreft met name de verplichting om bij nadering van een EU-haven informatie te verstrekken over het scheepsafval en de ladingsresiduen, en de afgifte van het afval in de haven. Tevens is bepaald dat elk schip dat de haven bezoekt, minimaal 30% bijdraagt aan de afgiftekosten. Ook is bepaald dat elke haven een afvalbeheersplan opstelt waarin is aangegeven hoe de organisatie van de afgifte is geregeld, en dat lidstaten informatie uitwisselen over het afgiftegedrag van schepen.

De implementatie van de EG-Richtlijn havenontvangstvoorzieningen in de Nederlandse wetgeving is voorzien medio 2004. Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat onderzoekt thans hoe een en ander in de praktijk vorm zal gaan krijgen.

3.2.3 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 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, 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. De ervaringen met het convenant zijn goed en het convenant wordt de komende planperiode gecontinueerd. Het voornemen bestaat om de structuur van indirecte financiering zoals op basis van het convenant met de SFAV vorm heeft gekregen te continueren. Wel zal voor de zeevisserij, in samenhang met de implementatie van de EG-Richtlijn havenontvangstvoorzieningen, de status van het convenant opnieuw worden gezien.

In de afgelopen beleidsperiode is in een aantal havens reeds KGA-inzameling onder het SFAV-convenant tot stand gekomen. Deze ontwikkeling wordt vanuit de overheid toegejuicht, maar actie ter uitbreiding van deze activiteiten wordt vooralsnog overgelaten aan de SFAV. Voorts zal na de implementatie van de EG-Richtlijn havenontvangstvoorzieningen en het Scheepsafvalstoffenverdrag een netwerk van KGA-afgiftepunten tot stand worden gebracht dat mede is gericht op de visserij. Huisvuil en overige scheepsafvalstoffen uit de visserij worden verwijderd via de ontvangstvoorzieningen in de havens en daartoe gerechtigde vergunninghouders.

3.3 INZAMELEN EN OPSLAAN

In het streven om illegale lozing en dumping van scheepsafvalstoffen tegen te gaan heeft de invoering van indirecte financieringssystemen voor scheepsafvalstoffen een belangrijke plaats. Naast de bestaande systemen van indirecte financiering voor scheepsgebonden olie- en vethoudend afval uit de binnenvaart en van de visserij (convenant met SFAV) worden ook voor scheepsafval uit de zeevaart en voor KCA/KGA en grof huishoudelijk afval uit de binnenvaart systemen van indirecte financiering opgezet. De verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de diverse indirecte financieringsregelingen wordt ondergebracht bij intermediaire organisaties zoals het nationaal instituut.

Scheepsafval blijft scheepsafval ook bij afgifte aan een vergunninghouder voor het opslaan of be- en verwerken van scheepsafvalstoffen. In het belang van eenheid en inzichtelijkheid binnen de gehele sector wordt nagestreefd dat het S-formulier niet alleen door **alle** ontdoeners van scheepsafval (in de verschillende bedrijfstakken) wordt gebruikt, maar dat het ook een nadrukkelijke rol krijgt als referentieformulier voor de uitbetaling van gelden in het kader van de indirecte financieringssystemen. In dat kader worden, ondermeer bij de voorbereiding en uitwerking van de AMvB melden, de meerwaarde en mogelijkheden van het gebruik van het S-formulier voor niet-gevaarlijke afvalstoffen uit de scheepvaart gezien.

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.

Door de AO/IC-richtlijnen uit het rapport “De verwerking verantwoord” toe te passen, kan aan de voorwaarde van administratieve scheiding worden voldaan. In de vergunning worden dienaangaande voorschriften gesteld.

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.

In het rapport ‘De verwerking verantwoord; uitvoering aanbevelingen commissie HOI’s en inspectieonderzoek’ (De Roever 2002) zijn richtlijnen opgenomen waaraan de administratie en acceptatieprocedure moeten voldoen. Deze richtlijnen worden bij het verlenen van vergunningen binnen de sector scheepsafval als uitgangspunt genomen. 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, maar tevens of een systeem van indirecte financiering van toepassing is, en zo ja, welk systeem.

Bij de opzet van de nieuwe financieringssystemen voor de zeevaart en voor KCA/KGA en grof huishoudelijk afval uit de binnenvaart, wordt gestimuleerd dat afstemming plaatsvindt met het systeem voor olie- en vethoudend afval uit de binnenvaart.

3.4 BE- EN VERWERKEN

In alle vergunningen voor het inzamelen, opslaan of bewerken van afvalstoffen uit de scheepvaart zullen expliciete voorschriften worden opgenomen ten aanzien van het mengen en gescheiden houden van afvalstoffen. De basis hiervoor is gelegen in de aanbevelingen van de Commissie havenontvangstinstallaties (rapport 'HOI's: Zaken doen èn laten!') (HOI 1998), de verdere uitwerking daarvan (rapport 'De verwerking verantwoord; uitvoering aanbevelingen commissie HOI's en inspectieonderzoek' (De Roever 2002)) en de vertaling hiervan in de ministeriële regeling Scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen. Van het mengverbod, respectievelijk het gebod tot scheiden, kan worden afgeweken wanneer het mengen of ongescheiden laten van specifiek aangeduide afvalstoffen onder specifiek omschreven voorwaarden expliciet is aangevraagd en toegestaan.

In inzamelvergunningen, waarop de Regeling scheiden en gescheiden houden van gevaarlijke afvalstoffen niet van toepassing is, worden voorschriften opgenomen ten aanzien van het samenvoegen van stromen. Het uitgangspunt hierbij is dat mengen verboden is, op specifiek te benoemen uitzonderingen na. Een dergelijke uitzondering kan zijn, het tijdens de inzameling samenvoegen van vergelijkbare scheepsafvalstoffen, afkomstig van verschillende ontdoeners, waarvoor dezelfde minimumstandaard geldt. Indien wordt voldaan aan de voorwaarde van administratieve scheiding mogen ook landstromen met scheepsafvalstoffen worden vermengd als voor beide stromen dezelfde minimumstandaard geldt.

In aansluiting bij het Scheepsafvalstoffenverdrag en de EG-Richtlijn havenontvangstvoorzieningen wordt in alle vergunningen voorgeschreven dat afvalstromen die gescheiden worden aangeboden binnen de gehele beheersketen naar afvalcategorie gescheiden dienen te worden gehouden. Uitzonderingen dienen expliciet in de vergunning te worden toegestaan.

Verder dient afgewerkte olie gedurende de gehele beheersketen gescheiden te blijven van andere afvalstoffen.

4 Aspecten van vergunningverlening

Voor de algemeen geldende bepalingen bij vergunningverlening wordt verwezen naar 'Toelichting bij de sectorplannen'. Aanvullingen op en afwijkingen van deze algemeen geldende bepalingen zijn hierna gegeven.

4.1 INZAMELEN

4.1.1 Inzamelen van gevaarlijke scheepsafvalstoffen (exclusief afval vrijkomend bij schoonmaak)

Het inzamelvergunningstelsel voor de inzameling van gevaarlijke afvalstoffen uit de scheepvaart wordt voortgezet en uitgebreid.

Daarbij gaat het met name om stromen olie- en chemicaliënloadingrestanten, olie- en chemicaliënhoudende mengsels, afgewerkte olie, olie- en chemicaliënhoudende watermengsels, sludges en wasvloeistoffen, scheepvaart-KGA, e.d.

Bestaande inzamelvergunningen worden zonodig uitgebreid met nieuwe inzamelvergunningplichtige stromen afkomstig van vaartuigen, zoals scheepvaart-KGA.

Uitbreiding van het aantal inzamelvergunninghouders is niet toegestaan. Wanneer een inzamelvergunninghouder wegvalt wordt een vergunning verleend aan een andere inzamelvergunninghouder of aan een nieuwe inzamelaar, zodat een landelijke dekkende structuur is verzekerd. Extra vergunningen voor inzameling van scheepsafval kunnen wel worden verleend aan landinzamelaars die scheepsafvalstoffen van bijvoorbeeld innamepunten aan land (sluizen en dergelijke) innemen. Aan dergelijke vergunningen worden voorschriften verbonden voor administratieve scheiding van scheepsafval en afval van land. In de planperiode wordt nader onderzocht onder welke omstandigheden de beperking van het aantal inzamelvergunninghouders kan worden losgelaten, of onder welke omstandigheden het vergunningvereiste kan worden opgeheven.

Afgewerkte olie die vrijkomt bij olieerversing aan boord van schepen dient bij voorkeur te worden opgevangen in speciaal daarvoor bestemde reservoirs en dient in ieder geval gescheiden van andere afvalstoffen te worden afgegeven (en conform sectorplan 23 separaat te worden verwerkt).

Het op eigen verantwoordelijkheid inzamelen op basis van de vergunning van een derde is niet toegestaan. Het is in strijd met het persoonsgebonden karakter van inzamelvergunningen. Wel toegestaan zijn schriftelijk vastgelegde samenwerkingsverbanden die bij het bevoegd gezag bekend zijn. Hierbij dient de vergunninghouder schriftelijk te 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 een 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, inclusief de herkenbaarheid van de gebruikte inzamelmiddelen. Ook het aftekenen van bilge-boekjes en S-formulieren uit naam van de vergunde inzamelaar dient in deze overeenkomst te zijn geregeld. Een afschrift van de schriftelijke samenwerkingsovereenkomst dient op ieder inzamelmiddel aanwezig te zijn.

4.1.2 Inzamelen van gevaarlijke scheepsafvalstoffen afkomstig van schoonmaakwerk

Schoonmakers van schepen van derden dienen, zolang als de vergunningplicht voor het inzamelen van scheepsafvalstoffen blijft bestaan (zie ook paragraaf 4.1.1), voor het innemen van de gevaarlijke afvalstoffen die vrijkomen bij het uitvoeren van schoonmaakwerkzaamheden buiten inrichtingen, te beschikken over een Wm-vergunning voor het inzamelen van afval afkomstig van dit schoonmaakwerk. Deze eis wordt opgenomen in de AMvB die wordt opgesteld bij de overgang van de bevoegdheid tot het verlenen van inzamelvergunningen naar rijksniveau.

In verband met het realiseren van een laagdrempelige organisatie van het beheer van afvalstoffen wordt in de Wm-vergunningen voor het inzamelen van afval afkomstig van schoonmaakwerk de verplichting opgenomen dat de afvalstoffen die ontstaan bij het uitvoeren van schoonmaakwerkzaamheden aan boord van derden daadwerkelijk in te nemen, wanneer de opdrachtgever dat wil. Het innemen van afvalstoffen na het uitvoeren van schoonmaakwerk is doelmatig en daarom wordt het aantal vergunningen voor het inzamelen van afval afkomstig van schoonmaakwerk niet beperkt.

Om te voorkomen dat vergunningen voor het inzamelen van afval afkomstig van schoonmaakwerk worden gebruikt om de beperking op de inzamelvergunningen te omzeilen is een aantal maatregelen genomen. In vergunningen voor het inzamelen van afval afkomstig van schoonmaakwerk wordt voorgeschreven dat het uitsluitend mag gaan om het innemen van afval dat ontstaat bij het uitvoeren van het schoonmaakwerk zelf, bij het schoonmaken van vooraf gelege tanks en scheepsruimten. Met betrekking tot het uitvoeren van schoonmaakwerkzaamheden aan laadruimten of ladingtanks van schepen die zich bevinden op binnenwateren (met uitzondering van zeeschepen, pleziervaartuigen en plaatsgebonden vaartuigen als bedoeld in het Scheepsafvalstoffenbesluit) dienen tevens de in het Scheepsafvalstoffenbesluit geformuleerde regels te worden gevolgd, zodra dit besluit in werking is getreden. Dit moet administratief kunnen worden aangetoond. Bestaande vergunningen worden expliciet op dit punt bezien en ambtshalve aangepast wanneer blijkt dat de formulering van de toegestane activiteiten zo ruim is dat oneigenlijke inzameling mogelijk is.

Wanneer schoonmakers tevens beschikken over een vergunning voor het innemen van afval dat niet ontstaat bij eigen schoonmaakwerk aan boord van vaartuigen van derden en dat valt onder een regeling voor indirecte financiering, bestaat het gevaar dat afval dat ontstaat bij het schoonmaakwerk wordt verwijderd op kosten van deze indirecte financiering. Dit eventuele oneigenlijke gebruik dient in eerste instantie te worden bestreden door de intermediaire organisaties die verantwoordelijk zijn voor het beheer van de indirecte financiering, zoals de SAB en te zijner tijd de zeehavens conform de Wet voorkoming verontreiniging door schepen (Wvvs), door middel van hun contracten met de vergunninghouders. Ter ondersteuning daarvan dienen, zolang het vergunningstelsel van kracht blijft, in de AO/IC (administratieve organisatie en interne controle) bij de vergunningen daarop toegespitste voorschriften te worden opgenomen, die een goed handvat bieden voor de inspectie en de handhavers te water.

4.2 OPSLAAN

4.2.1 Opslaan van gevaarlijke afvalstoffen (exclusief KCA/KGA of afval van lading)

De gebruikelijke praktijk dat inzamelaars van scheepsafvalstoffen een ontheffing kunnen krijgen van het verbod tot het opslaan van gevaarlijk afvalstoffen buiten inrichtingen (art. 10.54 Wm) wordt gecontinueerd. Gelet op het streven naar effectief toezicht is een opslagtermijn van maximaal 30 dagen doelmatig.

Wm-vergunningen voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van gevaarlijk scheepsafval, met uitzondering van KGA en niet-waterig afval van lading (zie hieronder), op locaties aan land, worden slechts verleend aan inzamelvergunninghouders (dus niet aan houders van een vergunning voor het inzamelen van afval afkomstig van schoonmaak). Daarnaast komen derden (zoals bunkerbedrijven) in aanmerking voor een vergunning voor het opslaan van aan de inrichting aangeboden scheepsafval en scheepsafval dat door eigen bunkerschepen is ingezameld namens een inzamelaar (zie paragraaf 4.1.1). Voorwaarde voor het gebruik van een dergelijke vergunning voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van deze afvalstoffen is het bestaan van een schriftelijk vastgelegde samenwerkingsverband met een houder van een inzamelvergunning. In de vergunningen voor dergelijke inrichtingen worden op dit punt expliciete voorschriften opgenomen. Tegen bestaande opslaglocaties zonder dekkende vergunning zal in de komende planperiode actief worden opgetreden.

Aan havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn wordt vergunning verleend voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van niet-waterig olie- en vethoudend afval en afgewerkte olie. Vergunningen voor het opslaan van waterige gevaarlijke scheepsafvalstoffen door overslaginrichtingen als bedoeld in het Scheepsafvalstoffenbesluit en havenontvangstvoorzieningen worden uitsluitend verleend indien de afvalstoffen binnen de inrichting overeenkomstig de daarvoor geldende minimumstandaard worden be- en verwerkt¹².

Bij het opslaan en de afgifte van afvalstoffen binnen scheepsreparatiewerven en machinefabrieken worden twee situaties onderscheiden:

- afval dat ontstaat bij het in de vaart houden van een schip en afval van lading, inclusief afval van schoonmaakwerkzaamheden, moet **door de schipper** worden afgegeven aan een vergunninghouder bij voorkeur vóórdát het schip op de werf of in de machinefabriek ligt. De ontvangst van deze afvalstoffen moet door de vergunninghouder als scheepsafval worden gemeld.
- afval dat binnen inrichtingen van scheepsreparatiewerven en machinefabrieken ontstaat moet **door de werf of machinefabriek** worden afgegeven aan een vergunninghouder. Deze afvalstoffen van de werf moeten bij afgifte als landstromen (dus niet als scheepsafval) worden afgevoerd. Indien afval afkomstig van het schip wordt afgegeven als het schip op de werf of in de machinefabriek ligt, dan mag bij de afgifte geen gebruik worden gemaakt van een indirecte financieringsregeling.

12 In praktijk betekent dit dat bij vergunningverlening ingevolge de Wm en aanwijzing als havenontvangstvoorziening in nauwe coördinatie plaats zal vinden.

Een aantal bedrijven en instanties bewaart scheepsafvalstoffen afkomstig van eigen vaartuigen binnen de eigen inrichting, dat wil zeggen de inrichting van **dezelfde** rechtspersoon. Als voorbeeld kunnen worden genoemd roeiers, rederijen en douane. Er wordt een vergunning verleend, die is beperkt tot de opslag van – van eigen vaartuigen afkomstige – scheepsafvalstoffen. Binnen de inrichting moet **per schip** (naam en nummer) geregistreerd worden welke afvalstoffen in welke hoeveelheden worden opgeslagen. Scheepsafvalstoffen mogen alleen worden vermengd met andere (afval)stoffen, indien er sprake is van een administratieve scheiding en indien de verschillende stromen volgens dezelfde minimumstandaard worden verwerkt.

De ontvangst van de binnen de inrichting opgebulkte (of op te bulken) afvalstoffen door een vergunninghouder moet worden gemeld als scheepsafval. In de Wm-vergunning worden hiertoe voorschriften opgenomen. Na de inwerkingtreding van het Scheepsafvalstoffenbesluit moeten olie- en vethoudend afval, huisvuil, slops, zuiveringsslib en KGA door de inrichting aan een ontvangstvoorziening worden afgegeven.

4.2.2 Opslaan van KCA/KGA

Op grond van het eerder genoemde ‘concept-structuurplan’ worden, gespreid over Nederland, op een beperkt aantal strategisch gelegen locaties op de hoofdvaarroutes innamepunten gecreëerd voor KCA/KGA en grof huishoudelijk afval uit de binnenvaart.

Vergunningen voor uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van KCA/KGA uit de binnenvaart worden verleend aan de afgiftepunten die passen binnen de in het concept-structuurplan (of de te zijner tijd definitieve versie) voorgestane structuur. Daarnaast worden vergunningen verleend voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van KCA/KGA aan inrichtingen die buiten deze centrale structuur zijn opgezet door gemeenten in verband met hun wettelijke zorgplicht voor de inzameling van huishoudelijk afval.

Vergunningen voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van KCA/KGA worden tevens verleend aan havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn. Hiermee kunnen deze inrichtingen desgewenst een breed pakket aan diensten aanbieden.

4.2.3 Opslaan van ladingrestant, afval van lading en ladinggerelateerde afvalstoffen

Vergunningen voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van niet-waterig afval van lading, niet-waterige ladingrestant en ladinggerelateerde afvalstoffen worden verleend aan overslaginrichtingen als bedoeld in het Scheepsafvalstoffenbesluit en aan de havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn. Het betreft hier zowel gevaarlijk als niet-gevaarlijk afval.

Vergunningen voor het innemen van waterige scheepsafvalstoffen worden uitsluitend verleend aan havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn en overslaginrichtingen als bedoeld in het Scheepsafvalstoffenbesluit voor zover het afvalstoffen betreft die binnen de inrichting zelf overeenkomstig de daarvoor geldende minimumstandaard worden be- en verwerkt. Voor alle waterige scheepsafvalstoffen die de overslaginrichting niet zelf kan be- of verwerken, dient zij op een andere wijze (samenwerking, uitbesteding) invulling te geven aan haar verantwoordelijkheid op basis van het Scheepsafvalstoffenbesluit. Vanwege de mogelijkheid dat exploitanten van overslaginrichtingen aan hun verplichtingen kunnen voldoen door verwijzing naar een was- en innamepunt elders of door het inhuren van een derde, wordt in de vergunningen voor de betreffende overslaginrichtingen het voorschrift opgenomen dat een innameverplichting geldt, tenzij aantoonbaar een contract is afgesloten met een derde.

In bestaande vergunningen voor terminals en overslaginrichtingen is, op basis van het MJP-GA II, een acceptatieplicht opgenomen voor afval dat hen vanwege eigen bedrijfsactiviteiten wordt aangeboden. Nu het Scheepsafvalstoffenbesluit enerzijds de verantwoordelijkheid van overslaginrichtingen nadrukkelijker regelt, maar tevens de mogelijkheid opent om hieraan invulling te geven door verwijzing naar een was- en innamepunt elders of door het inhuren van een derde, kan deze plicht op verzoek vervallen.

Tenslotte kunnen de op grond van het eerder genoemde concept-structuurplan op te zetten afgiftepunten voor huisvuil en KGA een vergunning krijgen voor het opslaan van ladinggerelateerde afvalstoffen (niet-gevaarlijk) uit de binnenvaart.

4.2.4 Opslaan van overige afvalstoffen

De op grond van het concept-structuurplan op te zetten afgiftepunten dienen naast KCA/KGA tevens grof huishoudelijk afval en huisvuil uit de binnenvaart in te nemen. Het verlenen van vergunningen voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) aan de afgiftepunten die passen binnen de in het definitieve structuurplan voorgestane structuur, is mogelijk.

Vergunningen voor het uitsluitend opslaan (opslaan als zelfstandige activiteit) van deze niet-gevaarlijke, overige afvalstoffen (vuilnis en grof huishoudelijk afval) worden tevens verleend aan havenontvangstvoorzieningen als bedoeld in de EG-Richtlijn teneinde deze inrichtingen desgewenst in staat te stellen een totaalpakket aan te bieden.

4.3 BE- EN VERWERKEN

De in deze paragraaf beschreven minimumstandaarden gelden tevens voor het afval dat vrijkomt bij schoonmaakwerkzaamheden aan schepen.

Minimumstandaard

- De minimumstandaard voor chemicaliënhoudende waterige scheepsafvalstoffen (met ladingrestanten verontreinigde was-, spoel- en ballastwaters, afvalwateren en waterige slops) is be- en verwerking zodanig dat de waterfractie binnen het kader van de Wvo mag worden geloosd. Voor waterige scheepsafvalstoffen waarvoor fysisch/chemisch of biologische behandeling tot een loosbaar product niet mogelijk is, is de minimumstandaard van sectorplan 27 van toepassing.
- De minimumstandaard voor de bij de bewerking afgescheiden slibfractie en ladinggerelateerde afvalstoffen (als touw, pallets, stootblokken, wiggen, netten, platen) en droge ladingrestanten is verwijderen door verbranden, tenzij dit technisch niet mogelijk is.
- De minimumstandaard voor de bij de bewerking afgescheiden chemicaliënfractie, en chemicaliënhoudende niet-waterige scheepsafvalstoffen (kan zowel afval van lading, ladingrestant of overige scheepsafvalstoffen betreffen) en het scheepvaartgerelateerde zuiveringsslib is verwijderen door verbranden.

Overwegingen bij het vaststellen van de minimumstandaard

- De wijzen van verwerking conform de minimumstandaarden sluiten aan bij de huidige praktijk.
- Gelet op organisatiestructuren zijn de minimumstandaarden uitvoerbaar en bedrijfszeker. De indirecte financiering voor het beheer van scheepsafvalstoffen schept de voorwaarden voor kosteneffectiviteit.
- Uit milieuoogpunt is een verwerking conform de minimumstandaard acceptabel. Hoogwaardiger minimumstandaarden dan vastgesteld leiden naar verwachting tot praktische problemen bij de uitvoering.
- De wijze van verwerking in het buitenland is in het algemeen vergelijkbaar met de minimumstandaard, zij het dat de lozingseisen van land tot land kunnen verschillen.

Voor terminals en raffinaderijen wordt geen uitzondering gemaakt ten aanzien van de eisen die worden gesteld aan de be- en verwerking van scheepsafval.

Voor het be- en verwerken van andere afvalstromen die in de scheepvaart vrijkomen geldt dat aangesloten wordt bij de minimumstandaard zoals deze is geformuleerd in andere sectorplannen.

- Voor de minimumstandaard van oliehoudende waterige en niet-waterige scheepsafvalstoffen (kan zowel olie- en vethoudend scheepsafval als afval van lading, ladingrestant of overige scheepsafvalstoffen betreffen), en afgewerkte olie uit de scheepvaart wordt verwezen naar sectorplannen 23 'Oliehoudende afvalstoffen' en 24 'PCB-houdende afvalstoffen'.
- Voor de minimumstandaard van scheepvaart-KCA/KGA de minimumstandaard wordt verwezen naar sectorplan 17 'KCA/KGA en chemicaliënverpakkingen'.
- Voor de minimumstandaard van huisvuil, vuilnis, grof huishoudelijke afvalstoffen en met huisvuil en vuilnis vergelijkbare niet-gevaarlijke bedrijfsafvalstoffen uit de scheepvaart wordt verwezen naar de sectorplannen 1 'Huishoudelijk restafval', 3 'HDO-restafval', en 18 'Papier en karton'.

5 In- en uitvoer

Het toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures voor in- en uitvoer zijn opgenomen in hoofdstuk 12 van het beleidskader. In dit sectorplan wordt voor scheepsafval geen specifiek beleid geformuleerd.

6 Monitoring

Het Scheepsafvalstoffenbesluit en de EG-Richtlijn Havenontvangstvoorzielingen bieden, bijvoorbeeld in de vorm van bunker- en losverklaringen, meer mogelijkheden voor het administratief volgen en controleren van schepen. De monitoring van scheepsafvalstoffen vindt plaats op basis van het meldingen- en registratiesysteem. Het is het voornemen bij de voorbereiding van de AMvB melden het S-formulier in stand te laten.