

Sectorplan 53 Afval van schepen

De verordening scheepsrecycling kent nog wel het gebruik van het begrip 'inrichting'. Daarom wordt 'inrichting' in dit sectorplan, in tegenstelling tot de rest van het LAP, nog wel gebruikt.

I Afbakening

Dit sectorplan betreft afvalstoffen die bij het in bedrijf zijn van of het onderhoud aan een schip aan boord ontstaan. Afvalstoffen worden als scheepsafvalstoffen beschouwd tot op het moment van acceptatie aan land, waar deze afvalstoffen meestal met vergelijkbare bedrijfsafvalstoffen worden verwerkt. Na acceptatie bij de eerste ontvanger aan land, wordt er administratief geen onderscheid meer gemaakt tussen scheepsafvalstoffen enerzijds en overige bedrijfsafvalstoffen of gevaarlijke afvalstoffen anderzijds.

De volgende afvalstoffen vallen onder de reikwijdte van dit sectorplan:

Afvalstoffen	Toelichting
1. olie- en vethoudend scheepsafval	Voor de exacte invulling van deze vijf soorten afvalstoffen wordt verwezen naar de begrippenlijst van het LAP onder 'afval van vaartuigen'.
2. ladingrestanten	
3. waterig afval en slops	
4. ladinggerelateerde afvalstoffen	Dit sectorplan omvat zowel afvalstoffen van schepen uit de binnenvaart, de zeevaart als van visserijsschepen.
5. overig afval uit vaartuigen	

In paragraaf IV is een nadere toelichting opgenomen op de afbakening, alsook een overzicht van afvalstoffen die overeenkomsten vertonen met de afvalstoffen van dit sectorplan, maar vallen onder andere delen van het LAP.

II.a Minimumstandaard

Minimumstandaard voor vergunningverlening

	Afvalstoffen / deelstroom	Minimumstandaard voor verwerking (en eventuele voorwaarden)
a	chemicaliën-houdend niet-waterig afval	Verwijderen door verbranden
b	overige afvalstoffen die vallen onder dit sectorplan	Verwerken conform de daarvoor gelden minimumstandaarden elders in dit LAP of- indien geen ander sectorplan van toepassing is - toetsen aan de afvalhiërarchie uit hoofdstuk A.4 , § A.4.2 van het beleidskader

II.b Opslag

De bestaande praktijk dat inzamelaars van scheepsafvalstoffen toestemming kunnen krijgen tot het opslaan van gevaarlijke afvalstoffen aan boord van een inzamelvaartuig 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.

Verlenging van deze opslagtermijn moet tot een minimum beperkt blijven. Een langere opslagtermijn betekent een groter risico op calamiteiten en bemoeilijkt een effectief toezicht. Bovendien kan het leiden tot onnodig lang rondvaren met afvalstoffen en/of het verminderen van laadruimte die beschikbaar is voor de inzamelactiviteiten. Dit gaat bovendien gepaard met extra energieverbruik. Verlenging van de opslagtermijn kan uitsluitend worden toegestaan, indien:

- afvoer van de betreffende scheepsafvalstof naar in Nederland gelegen inrichtingen die de afvalstof tenminste even hoogwaardig als de minimumstandaard verwerken, niet mogelijk is; en
- afvoer van de betreffende scheepsafvalstof naar in Nederland gelegen inrichtingen waar

tijdelijke opslag plaatsvindt, niet mogelijk is; en

- het voorgaande ten genoegen van het bevoegd gezag is aangetoond.

In het besluit tot verlenging van de opslagtermijn geldt altijd voor een beperkte duur en een beperkte opslagtermijn. Deze termijnen worden afgestemd op de termijn die nodig is om afvoer naar opslag- of verwerkingsmogelijkheden te realiseren, maar uiterlijk na 6 maanden is de opslagtermijn weer teruggebracht tot maximaal 30 dagen.

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 Grensoverschrijdend transport

Het toetsingskader, de bezwaargronden en de bijbehorende procedures voor overbrenging vanuit of naar Nederland zijn opgenomen in het [hoofdstuk B.13](#) 'Grensoverschrijdend transport van afvalstoffen' van het beleidskader.

In dit sectorplan wordt voor de overbrenging vanuit of naar Nederland van afval van de scheepvaart geen specifiek beleid geformuleerd.

IV Overwegingen bij de afbakening

In dit sectorplan is voor de meeste afvalstoffen die vallen onder de reikwijdte van dit sectorplan geen minimumstandaard opgenomen omdat de verwerking van deze afvalstoffen in andere sectorplannen of in het beleidskader wordt beschreven. De reden hiervoor is dat scheepsafvalstoffen op het moment van verwerking binnen een inrichting niet meer als scheepsafvalstoffen worden beschouwd. Op een zeker moment wordt dit afval vaak samen met vergelijkbare stromen van land verwerkt en dan kan er geen onderscheid meer worden gemaakt tussen afval van schepen en afval van land. Uitgangspunt is dat gedurende de hele inzamel- en transportfase het afval als scheepsafval herkenbaar moet zijn en moet worden geregistreerd. Dit verandert niet wanneer in deze fase de ene inzamelaar het afval afgeeft aan een andere inzamelaar. Afval van schepen verliest dit specifieke karakter pas nadat het door een inrichting aan land is geaccepteerd en zo nodig gemeld. Binnen de administratie van deze eerste ontvanger aan land moet het ook als ontvangst van scheepsafval worden opgenomen.

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 afvalhiërarchie van [hoofdstuk A.4](#), paragraaf A.4.2 van het beleidskader.

Voor een aantal scheepsafvalstoffen is hieronder een verwijzing opgenomen naar andere sectorplannen waar een van toepassing zijnde minimumstandaard is opgenomen (dit is *niet* limitatief).

Afvalstoffen	Sectorplan
Huisvuil afkomstig van schepen	Zie SP01 (Huishoudelijk restafval) Zie SP04 (Gescheiden ingezameld papier en karton) Zie SP05 (Gescheiden ingezameld textiel) Overige relevante sectorplannen en beleidskader
Keukenafval en etensresten die afkomstig zijn van internationaal opererende vervoermiddelen	Zie SP02 (Restafval van bedrijven)
Metalen	Zie SP12 (Metalen)
Batterijen en accu's	Zie SP13 (Batterijen en accu's)
Scheepvaart gerelateerd zuiveringsslib	Zie SP16 (Waterzuiveringsslib)
KGA	Zie SP18 (KCA/KGA)
Ladinggerelateerde houten afvalstoffen als pallets, stootblokken, wiggen, etc.	Zie SP36 (Hout)
Oliefilters	Zie SP55 (Oliefilters)
Afgewerkte olie	Zie SP56 (Afgewerkte olie)
Olie-water mengsels en olie/water/slib mengsels (niet met chemicaliën verontreinigd)	Zie SP58 (Olie/water mengsels, olie/water/slib mengsels en oliehoudende slibben)
PCB-houdende olie	Zie SP64 (PCB-houdende afvalstoffen)
Oliehoudend absorptiemateriaal (poetsdoeken)	Zie SP63 (Overig oliehoudend afval)
Brandstof- en olierestanten	Zie SP59 (Vloeibare brandstof- en olierestanten)
Afvalstoffen van drijvende installaties die boven de zeebodems zijn geplaatst voor het onderzoeken en/of winnen van delfstoffen zoals boorplatforms	Zie SP55 (Oliefilters) Zie SP56 (Afgewerkte olie) Zie SP58 (Olie/water-mengsels, olie/water/slib-mengsels en oliehoudende slibben) Zie SP60 (Oliehoudende boorspoeling en boorgruis) Zie SP63 (Overig oliehoudend afval)

Daarnaast is relevant dat de afbakening van dit sectorplan, voor zover het gevaarlijk afval betreft, ook geldt als afbakening op de reikwijdte van de inzamelvergunningsplicht. In die zin fungeert het LAP als invulling/leeswijzer van het Besluit inzamelen afvalstoffen. Dit betekent dat voor de inzameling van scheepsafvalstoffen die vallen onder de reikwijdte van het Besluit inzamelen afvalstoffen een (inzamel)vergunning nodig is zolang de scheepsafvalstoffen binnen de afbakening

van dit sectorplan vallen.

In paragraaf I is een algemene beschrijving gegeven van de afvalstoffen die van schepen afkomstig kunnen zijn. Er zijn verschillende wetgevingcomplexen die elk een eigen definitie van het begrip scheepsafval kennen. Voor de juiste inhoud van dat begrip dient altijd het relevante wetgevingcomplex 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) moeten ook als afvalstof afkomstig van schepen, zoals bedoeld in dit sectorplan, gekwalificeerd worden.

Vergelijkbare, maar niet onder dit sectorplan vallende afvalstoffen

Onderstaand – niet limitatief bedoeld – overzicht geeft afvalstoffen weer die vergelijkbaar zijn met de afvalstoffen uit dit sectorplan maar *niet* onder de reikwijdte van dit sectorplan vallen:

<i>Afvalstoffen</i>	<i>Toelichting of verwijzing</i>
Afvalstoffen vrijkomend bij het slopen van schepen	Zie SP54 (Sloopschepen)
Sanitair afvalwater	Beleidskader , voor zover het wordt afgegeven aan een inrichting of een inzamelaar; Buiten LAP , voor zover het op basis van de geldende wet- en regelgeving (Marpol , Scheepsafvalstoffenbesluit) direct op oppervlaktewater mag worden geloosd of direct op het riool moet worden geloosd.
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

Euralcodes in relatie tot dit sectorplan

De volgende Euralcodes *kunnen* betrekking hebben op afval dat valt onder de reikwijdte van dit sectorplan: 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.

Deze opsomming is indicatief. Euralcodes kunnen namelijk relevant zijn voor meerdere sectorplannen. Voor de feitelijke afbakening van wat onder dit sectorplan valt, is paragraaf I van het sectorplan bepalend en niet deze opsomming van Euralcodes (zie ook [hoofdstuk D.5](#) Omgaan met Eural, van het beleidskader).

V Aandachtspunten bij dit sectorplan

Het is belangrijk dat iedereen die betrokken is bij afvalbeheer ook kennis neemt van het beleidskader. De volgende hoofdstukken van het beleidskader zijn in het bijzonder van belang voor dit sectorplan:

- Het algemene beleid rond het gescheiden houden van afvalstoffen ([Deel B.3](#)).
- Het beleid rond en het vergunnen van inzamelen ([Deel B.4](#)).
- Het beleid rond op- en overslaan van afvalstoffen ([Deel B.5](#)).

Hieronder worden via de indeling binnenvaart, zeevaart en visserij de belangrijkste aandachtspunten voor scheepsafval toegelicht.

Binnenvaart

Het [Scheepsafvalstoffenverdrag](#) bevat regels over de verzameling, afgifte en inname van diverse deelstromen zoals olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen, 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 is in Nederland geïmplementeerd met het [Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart](#) (verder: [Scheepsafvalstoffenbesluit](#)).

In het Scheepsafvalstoffenbesluit is 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 aangewezen Nationaal Instituut, het SAB (Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart), 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 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 bij 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 als bedoeld in 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 vanaf 1 november 2013 in werking getreden. De lidstaat moet op grond van het verdrag zorgen voor een toereikende beheerstructuur voor dit afval. De schipper is

verplicht het afval gescheiden aan boord te verzamelen, te bewaren en vervolgens af te geven. Op een aantal vastgestelde inzamellocaties, te vinden op de website van de SAB (www.sabni.nl), staan containers waarin schippers dit afval kunnen aanbieden. Voor het aanbieden van dit afval dient door de schipper een abonnement te worden afgesloten bij de SAB.

Zeevaart

De beheerstructuur voor scheepsafvalstoffen afkomstig van de zeevaart wordt in belangrijke mate bepaald door het [MARPOL 73/78-verdrag](#) en de [EG Richtlijn](#) 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)visserijorganisaties met als doel de afgifte van bilgewater, oliehoudende afvalstoffen en KGA afkomstig van vissersschepen te verbeteren. De samenwerkende visserijorganisaties 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.

Ballastwaterverdrag

Nederland is partij in het Internationaal verdrag voor de controle op en het beheer van ballastwater en sedimenten van schepen, kortweg het [Ballastwaterverdrag](#). Belangrijkste doelstelling van dit verdrag 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.

Het Ballastwaterverdrag zal in werking treden 12 maanden na bekrachtiging door tenminste 30 staten die 35% van het totale tonnage van schepen in de wereld vertegenwoordigen. Dit aantal is nog niet gehaald. Als het Ballastwaterverdrag in werking treedt moeten schepen, volgens een bepaalde fasering maar uiterlijk in 2016, voldoen aan de bepalingen uit het verdrag.

VI Vergunningverlening

Inzamelen

Voor het verzamelen van bepaalde scheepsafvalstoffen is een verzamelvergunning op grond van het [Besluit verzamelen afvalstoffen](#) noodzakelijk. Dit betreft de volgende –onder dit sectorplan vallende– stromen:

- bilgewater, afgewerkte olie en overige olie- en vethoudende afvalstoffen;
- gevaarlijke afvalstoffen die vrijkomen bij reinigingswerkzaamheden en
- andere afvalstoffen dan bedoeld onder 1° of 2°, voor zover het gevaarlijke afvalstoffen betreft.

Zoals aangegeven in paragraaf I geldt de afbakening van dit sectorplan tevens als afbakening van de reikwijdte van de verzamelvergunningplicht voor zover het om gevaarlijk afval gaat, behorend tot de categorieën 'waterig afval en slops', 'ladingrestanten' en 'olie- en vethoudend scheepsafval'. In die zin fungeert het LAP als invulling/leeswijzer van het Besluit verzamelen afvalstoffen.

Omgevingsvergunningen, onderdeel milieu, 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 omgevingsvergunningen, onderdeel milieu, 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.

In al deze gevallen is van belang dat bij afgifte aan een vergunde inrichting voor het opslaan of 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 verwerking 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 opbullen aan land en daarvoor een bewaarvergunning krijgen. Afgifte van het opgebulkte afval aan een andere rechtspersoon -inzamelaar dan wel verwerker- dient te geschieden als scheepsafval.

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 verzamelvergunninghouder 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.

Opslag

De bestaande praktijk dat verzamelaars van scheepsafvalstoffen een ontheffing kunnen krijgen van het verbod tot het opslaan van gevaarlijke afvalstoffen buiten inrichtingen (art. 10.54 [Wm](#)) aan boord van een verzamelvaartuig 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 omgevingsvergunning voor de inrichting, dient in die vergunning rekening te worden gehouden met de aanwezigheid van dit inzamelmiddel en de eventueel daar opgeslagen afvalstoffen.

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 omgevingsvergunning worden opgenomen. Noch op basis van de Wm of de Wabo, 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.

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 scheepssloopbedrijven 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 tekst 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. Fysiek gescheiden houden 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. Fysiek gescheiden houden blijft noodzakelijk indien partijen niet volgens dezelfde minimumstandaarden kunnen worden verwerkt.

VII Overige informatie

Green Deals voor een schonere zee en strand.

Om de hoeveelheid zwerfafval dat in de Noordzee belandt te verminderen gaan het Rijk, de

visserij- en de strandsector zich samen op een creatieve en innovatieve manier inspannen om de 'plastic soep' aan te pakken. Op 20 november 2014 ondertekenden de betrokken partijen twee Green Deals, waarin zij zich verbinden aan concrete plannen. Zo leveren vissersschepen opgevisst en huishoudelijk afval gescheiden in en organiseert de strandsector opruimacties. Zo maken verschillende partijen zich sterk om zowel vanaf het land als vanaf de zee de hoeveelheid zwerfafval terug te brengen.

Deze Green Deals maken deel uit van het programma van maatregelen dat Nederland opstelt om uitvoering te geven aan de Europese mariene strategie. Naast deze twee Green Deals is ook de [Green Deal scheepsafvalketen](#) op 10 september 2014 getekend. De partijen Rijk, havens en bedrijfsleven zetten zich er in deze Green Deal onder meer voor in de hoeveelheid afval aan boord te beperken door afvalpreventie bij de bevoorrading van schepen. Plastic afval zal aan boord nog beter gescheiden worden opgeslagen en gescheiden worden ingezameld in de havens. Het ingezamelde plastic zal zoveel mogelijk worden gerecycled.

Meer informatie

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