

C-166

Green Deal Scheepsafvalketen

Partijen

Rijksoverheid

1. De Minister van Economische Zaken, de heer H.G.J. Kamp;
2. De Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw M.H. Schultz van Haegen, de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw W.J. Mansveld, hierna te noemen: I&M;
3. De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport, mevrouw J. Thunnissen, hierna te noemen: ILT;

Ieder handelend in zijn hoedanigheid van bestuursorgaan, samen hierna te noemen: Rijksoverheid;

Havenbedrijven

4. Het Havenbedrijf Rotterdam N.V., ten deze vertegenwoordigd door de statutaire bestuurder, de heer R. Paul;
5. De Havenmeester van Rotterdam, de heer R.J. de Vries;
6. Het Havenbedrijf Amsterdam N.V., ten deze vertegenwoordigd door de statutaire bestuurder, mevrouw D. Meijer;
7. De Havenmeester van Amsterdam, mevrouw A.M.C. van Oosten;
8. Groningen Seaports, vertegenwoordigd door haar directeur de heer H.D. Post;
9. Port of Den Helder, vertegenwoordigd door haar directeur de heer P.H. Kolff;
10. Zeeland Seaports, vertegenwoordigd door haar CFO de heer G.H.A. Suy;

Samen hierna te noemen: Havenbedrijven;

Overige organisaties

11. Vereniging van Ondernemingen in de Milieudienstverlening ten behoeve van de Scheepvaart, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer D. van Mullem, hierna te noemen VOMS;
12. Bek & Verburg B.V., vertegenwoordigd door haar financieel manager de heer B.K.J. Baas;
13. Martens Havenontvangstinstallatie B.V., vertegenwoordigd door haar directeur de heer J.S.G. Hoondert;
14. Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders, vertegenwoordigd door haar voorzitter mevrouw T. Netelenbos, hierna te noemen KVNR;
15. Nederlandse Vereniging van Scheepsleveranciers, vertegenwoordigd door haar voorzitter de heer D.J. Cupido, hierna te noemen NVVS;
16. Stichting De Noordzee, vertegenwoordigd door haar directeur de heer E. Leemans, hierna te noemen SDN;

Hierna allen gezamenlijk te noemen: Partijen.

Algemene overwegingen

1. Om onze welvaart ook voor toekomstige generaties te behouden is het nodig om het concurrentievermogen van onze economie te versterken en tegelijkertijd de belasting van het milieu en de afhankelijkheid van fossiele energie en schaarse grondstoffen te verminderen.
2. Creativiteit, ondernemerschap en innovatie zijn essentieel om deze omslag naar groene groei mogelijk te maken. Bedrijven, burgers en maatschappelijke organisaties nemen volop concrete initiatieven voor vergroening van economie en samenleving. Met de Green Deal Aanpak wil het kabinet deze dynamiek in de samenleving op groene groei optimaal benutten.

3. Green Deals bieden bedrijven, burgers en organisaties een laagdrempelige mogelijkheid om samen met de overheid te werken aan groene groei. Initiatieven uit de samenleving staan daarbij aan de basis. Daar waar deze tegen belemmeringen aanlopen die volgens initiatiefnemers kunnen worden aangepakt op rijksniveau, wil het kabinet zich inzetten deze weg te nemen of op te lossen om zo deze initiatieven te faciliteren en te versnellen. In een Green Deal leggen partijen hierover concrete afspraken schriftelijk vast.
4. De resultaten van een Green Deal kunnen gebruikt worden bij andere, vergelijkbare projecten, waardoor er navolging kan plaatsvinden en de reikwijdte van een Green Deal kan worden vergroot zonder dat daar specifieke ondersteuning vanuit de Rijksoverheid tegenover staat.

Specifieke overwegingen Green Deal Scheepsafvalketen

- Deze green deal levert een bijdrage aan de Nederlandse opgave vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM)¹, levert een bijdrage aan de uitwerking van het Ketenakkoord Kunststofkringloop (afgesloten op 12-11-2013) en komt daarmee tegemoet aan het streven van het kabinet en partijen in de samenleving om onze economie via een groene groei strategie te transformeren naar een circulaire economie.
- De reikwijdte van deze green deal is nationaal, maar gezien het mondiale karakter van de zeevaart is het wenselijk dat de afspraken uit deze Green Deal internationaal worden uitgedragen en zoveel mogelijk internationaal als best practice worden nagevolgd.

Kaderrichtlijn Mariene Strategie

- Nederland heeft vanuit de Kaderrichtlijn Mariene Strategie (KRM) een opgave om zwerfvuil op zee te verminderen².
- Alle bronnen, waaronder de zeevaart, kunnen aan deze opgave bijdragen.
- Parallel aan deze Green Deal worden de Green Deal Visserijafvalketen en de Green Deal Schone Stranden voorbereid.
- De zeevaart is goed op weg, blijkt uit de verdubbeling van de afgifte van scheepsafval in de Nederlandse zeehavens in de afgelopen jaren.
- Wet- en regelgeving voortvloeiend uit het MARPOL-Verdrag³ van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) en Richtlijn 2000/59/EC betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingsresiduen hebben hier in belangrijke mate aan bijgedragen.
- Een verdere optimalisatie van en afstemming tussen het afvalmanagement in havens en op schepen is nodig om de afvalkringloop verder te sluiten. Dit heeft baten voor milieu en economie: groene groei.
- Het is wenselijk dat afvalpreventie bij de bevoorrading meer toegepast wordt. Dit zou kunnen door, daar waar mogelijk en kosteneffectief, verpakkingsafval mee terug te geven aan de scheepsleverancier, overmatig verpakken te voorkomen en duurzame verpakkingsmaterialen toe te passen (gericht op hergebruik, recycling of biologisch afbreekbaarheid). Daarnaast is het wenselijk dat ook na de bevoorrading afval afgegeven kan worden aan een havenontvangstvoorziening. Hierbij kan het lopende project 'Het Schip Centraal' van het Havenbedrijf Rotterdam als voorbeeld dienen.

¹ Richtlijn 2008/56/EG van het Europees Parlement en de Raad van 17 juni 2008 tot vaststelling van een kader voor communautaire maatregelen betreffende het beleid ten aanzien van het mariene milieu (Kaderrichtlijn mariene strategie).

² Ministerie I&M (2012). *Mariene Strategie voor het Nederlandse deel van de Noordzee 2012-2020, Deel I*.

³ Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen (MARPOL).

- Het is wenselijk dat de handhaving op afgifteplicht en lozingsvoorwaarden door ILT-inspecteurs en door aangewezen medewerkers van het Havenbedrijf Rotterdam en het Havenbedrijf Amsterdam meer risicogebaseerd plaats vindt.
- Het is wenselijk dat Richtlijn 2000/59/EC (Havenontvangstvoorzieningen) meer uniform wordt geïmplementeerd in lidstaten en zeehavens. Vanuit dat oogpunt wordt op bilateraal niveau tussen Nederlandse en Vlaamse zeehavens en overheden momenteel samengewerkt en is inmiddels overeenstemming bereikt over een gemeenschappelijke financieringsystematiek.

Ketenakkoord Kunststofkringloop

- Drijvend zwerfvuil op zee bestaat voor ongeveer driekwart uit plastic.
- Meerdere partijen betrokken bij deze Green Deal hebben het ketenakkoord kunststofkringloop ondertekend.
- Deze partijen geven hiermee aan meer gescheiden plastic scheepsafval te willen inzamelen en daarmee dit afval geschikter te maken voor recycling of verwerking tot brandstof.
- Recycling en verwerking tot brandstof ontwikkelen zich tot duurzame en kostenefficiënte verwerkingsmethoden die waarde toevoegen aan kunststofmaterialen en -producten na afdanking.
- Het optimaal benutten van deze verwerkingsmethoden voor plastic scheepsafval, met inachtneming van de Verordening Dierlijke Bijproducten (nr. 1069/2009), vergt samenwerking van alle maritieme ketenpartijen.
- Het is wenselijk dat schepen die koploper zijn op het gebied van afvalmanagement aan boord hierin gefaciliteerd en beloofd worden. De beloning kan de vorm krijgen van een korting op de havenafvalbijdrage voor schepen die structureel gescheiden afgeven of het niet in rekening brengen van de inzamel- en verwerkingskosten van gescheiden afgegeven kunststof. Hiermee wordt de hogere waarde van het gescheiden aangeleverde afval tot uitdrukking gebracht.
- Ook kunnen de klanten van schepen (ladingeigenaren) een krachtige incentive geven door lading te gunnen aan schepen die koploper zijn op het gebied van afvalmanagement. Duurzame schepen krijgen op die manier meer lading. Dit kan gefaciliteerd worden door de prestaties op het gebied van afvalmanagement, bijvoorbeeld met de Clean Shipping Index (CSI), inzichtelijk te maken. Afval(management) is reeds één van de criteria binnen de CSI, maar zou specifiekere uitgewerkt moeten worden langs de lijnen van ISO-norm 21070⁴ en de onderhavige Green Deal.

Komen het volgende overeen:

1. Ambitie

- Partijen hebben de ambitie om de maritieme afvalkringloop te sluiten door afvalpreventie en het zoveel mogelijk afgeven van het scheepsafval in de havens.
- Partijen hebben daarnaast de ambitie om de plastic kringloop aan land verder te sluiten door plastic afval zoveel mogelijk gescheiden in te zamelen en zodoende geschikt te maken voor recycling.

2. Doel

- In 2017 levert 50% van de afgevendende schepen plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 levert 75% van de afgevendende schepen van KVNR-leden plastic gescheiden aan in de Nederlandse havens waar gescheiden inzameling en verwerking mogelijk is.
- In 2017 wordt gescheiden aangeleverd plastic ook gescheiden ingezameld door de VOMS-leden, wordt 100% van het door de VOMS-leden ingezamelde schone plastic afval gerecycled of tot brandstof verwerkt en wordt zoveel mogelijk het gemengd aangeleverd afval nagesorteerd en gerecycled.

⁴ ISO-norm 21070 Management and handling of shipboard garbage.

3. Inzet en acties

Artikel 3.1 Preventie

- 3.1.1 Havenbedrijven geven, met medewerking van VOMS en NVVS, de planning en het proces in de havens zo vorm dat in 2016 scheepsafval na de bevoorrading kan worden afgegeven aan een havenontvangstvoorziening.
- 3.1.2 De KVNR en de NVVS inventariseren in 2014/2015 de mogelijkheden van afvalpreventie bij de bevoorrading, waaronder vermindering van het gebruik van verpakkingsmaterialen en het gebruik van meer duurzame verpakkingsmaterialen. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zullen door Partijen eventuele vervolgstappen geformuleerd worden.
- 3.1.3 De KVNR bevordert dat de bij de KVNR aangesloten reders actief beleid voeren ter voorkoming van illegale lozingen, conform bijlage V van het MARPOL-verdrag⁵. De KVNR zal daarnaast in 2015/6 een handreiking opstellen over de toepassing van ISO-norm 21070 en deze verspreiden onder haar leden.

Artikel 3.2 Handhaving

- 3.2.1 Om de naleving van Richtlijn 2000/59/EC te bevorderen vragen de havenbedrijven vanaf 2015 standaard bij de vertrek melding aan de kapitein van het schip of afval is afgegeven.
- 3.2.2 De ILT en de aangewezen medewerkers van de Divisie Havenmeester van Rotterdam en van Amsterdam gaan per 2015/2016 de effectiviteit van het risicogebaseerde toezicht op de naleving van de afgifteplicht en de lozingsvoorwaarden verder verbeteren. ILT, de Havenmeester van Amsterdam en de Havenmeester van Rotterdam zullen hiertoe in 2015 onderzoeken op welke wijze de selectie van te inspecteren schepen op basis van vernieuwde en aangescherpte risicocriteria nog efficiënter en effectiever kan worden ingericht. Hierbij zullen methoden en criteria die additioneel zijn ten opzichte van Richtlijn 2000/59/EC worden onderzocht, zoals bijvoorbeeld voorgaande inspectieresultaten en benutting van gegevens over de daadwerkelijke afgifte.

Artikel 3.3 Plastic afvalscheiding

- 3.3.1 Havenbedrijven (met uitzondering van Den Helder) introduceren uiterlijk in 2016 een financiële incentive voor schepen die plastic gescheiden afgeven. Havenbedrijven en I&M agenderen deze maatregel bij de Vlaamse havens en overheid met het oog op mogelijke gezamenlijke invoering.
- 3.3.2 SDN voert in samenwerking met de KVNR en I&M in 2015 een verkenning uit naar de mogelijkheden om afvalmanagement aan boord, zoals voorgestaan in deze Green Deal, internationaal te integreren in reeds bestaande milieuprestatie-indexen. Hierbij wordt (in eerste instantie) gedacht aan de Clean Shipping Index (CSI) (<http://www.cleanshippingindex.com/>).
- 3.3.3 VOMS geeft in 2015 aan welke vereisten van belang zijn om de waarde van het aangeleverde plastic voor recycling en verwerking tot brandstof te optimaliseren.
- 3.3.4 Havenbedrijven stellen per 2016 kwaliteitseisen aan havenontvangstvoorzieningen ten aanzien van plastic scheiding en recycling. Plastic moet gescheiden ingezameld kunnen worden, het ingezamelde schone plastic moet voor 100% gerecycled worden en het plastic uit gemengd aangeleverd afval moet worden nagesorteerd.

⁵ Bijlage V (voorschriften ter voorkoming van verontreiniging door vuilnis van schepen) van het MARPOL-Verdrag.

Havenbedrijven en I&M agenderen deze maatregel bij de Vlaamse havens en overheid met het oog op mogelijke gezamenlijke invoering.

- 3.3.5 Het Havenbedrijf Rotterdam voert in 2015 een onderzoek uit om te komen tot een efficiënte wijze van afgeven van afval aan de wal, waarbij in elk geval de uitruil van volle afvalcontainers voor lege afvalcontainers tijdens een havenbezoek van een schip aan de orde zal komen. Hierbij zal ook gekeken worden naar de operationele belemmeringen die zich mogelijk aan boord kunnen voordoen. Dit onderzoek is gereed in 2015.

Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek zullen door Partijen eventuele vervolgstappen geformuleerd worden.

- 3.3.6 ILT, de Havenmeester van Rotterdam en de Havenmeester van Amsterdam zorgen ervoor dat tijdens reguliere inspecties aan boord, daar waar nodig, aandacht wordt besteed aan bewustwording van de bemanning ten aanzien van afvalmanagement.
- 3.3.7 I&M brengt de mogelijkheid van fiscale stimulering (VAMIL/MIA) van pyrolise- en recycling-installaties actief onder de aandacht bij investeerders.
- 3.3.8 I&M monitort vanaf 2016 de landelijke afgifte van gescheiden kunststof scheepsafval en de mate waarin dit gerecycled wordt op basis van opgaven van de havenbedrijven. I&M past hiertoe de in de artikelen 5 en 6 van de Regeling Havenontvangstvoorzieningen opgenomen meldplichten van de houder van de havenontvangstvoorziening en de havenbeheerder aan, evenals de handleiding HOV-rapportage en het rapportageformulier, op zodanige wijze dat zij over de gegevens beschikt om deze monitoring uit te voeren.
- 3.3.9 I&M zet zich in om gescheiden afvalinzameling in zeehavens op de agenda's van de OsloParijs Commissie (OSPAR), Europese Unie (EU) en IMO te zetten. Zo brengt I&M dit gericht in bij de implementatie van het Regionale Actieplan Marien Zwerfvuil van OSPAR. Ook zal de aankomende herziening van Richtlijn 2000/59/EC hiervoor benut worden. Hierbij zal I&M indien mogelijk het Nederlands Voorzitterschap van de EU in het eerste halfjaar van 2016 benutten. Tenslotte is Nederland voornemens om, conform de procedures in IMO, een document in te dienen over de gevolgde aanpak.
- 3.3.10 SDN zal de best practices voor afvalmanagement aan boord en in de haven, zoals in de Green Deal beschreven, delen met haar collega NGO's in Europa en met de internationale partners binnen de Clean Shipping Coalition (observer bij de IMO). SDN zal zich inspannen om ervaringen en resultaten te presenteren tijdens een vergadering van het Marine Environment Protection Committee (MEPC) van IMO.

Artikel 3.4 Harmonisering scheepsafval procedures in havens

- 3.4.1 Havenbedrijven, voeren uiterlijk per 1 januari 2016 een gemeenschappelijk financierings-systematiek in voor de havenontvangstvoorzieningen. Uitgezonderd hiervan zijn: Port of Den Helder en Groningen Seaports. Groningen Seaports zal in 2015 onderzoeken en besluiten of zij alsnog aan kan sluiten bij deze financieringsystematiek.
- 3.4.2 I&M zet zich in OSPAR verband actief in voor uitbreiding van het aantal deelnemende havens aan een gemeenschappelijke financieringsystematiek. I&M organiseert hiertoe zo mogelijk met de Vlaamse overheid, in 2015 een workshop met OSPAR-verdragspartijen en havenbedrijven.

- 3.4.3 I&M spant zich, in EU-, OSPAR- en bilateraal verband, in voor verdergaande harmonisatie van de implementatie van de financierings- en handhavingsbepalingen in Richtlijn 2000/59/EC (Havenontvangstvoorzieningen). I&M zal hiervoor, indien mogelijk, het Nederlands Voorzitterschap van de EU in het eerste halfjaar van 2016 benutten.

4. Slotbepalingen

Artikel 4.1 Uitvoering in overeenstemming met het Unierecht

De afspraken van deze Green Deal zullen in overeenstemming met het recht van de Europese Unie worden uitgevoerd in het bijzonder voor zover de afspraken vallen onder de werking van de Europese regels met betrekking tot aanbesteding, mededinging, staatssteun en technisch normen en voorschriften.

Artikel 4.2 Wijzigingen

1. Elke Partij kan de andere Partijen schriftelijk verzoeken de Green Deal te wijzigen. De wijziging behoeft de schriftelijke instemming van alle Partijen.
2. Partijen treden in overleg binnen zes weken nadat een Partij de wens daartoe aan de andere Partijen schriftelijk heeft medegedeeld.
3. De wijziging en de verklaringen tot instemming worden in afschrift als bijlagen aan de Green Deal gehecht.

Artikel 4.3 Werkgroep

Een werkgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van de Partijen, wordt belast met de uitvoering van deze Green Deal.

Artikel 4.4 Evaluatie

1. Partijen zullen de uitvoering en werking van deze Green Deal jaarlijks evalueren. De eerste evaluatie vindt medio 2015 plaats.
2. De evaluatie zal worden verricht door de werkgroep en een verslag daarvan zal worden opgemaakt door I&M.

Artikel 4.5 Toetreding van nieuwe partijen

1. Er kunnen nieuwe partijen toetreden tot deze Green Deal.
2. Een nieuwe partij maakt haar verzoek tot toetreding schriftelijk bekend aan het ministerie van I&M. Zodra alle Partijen schriftelijk hebben ingestemd met het verzoek tot toetreding, ontvangt de toetredende partij de status van Partij van de Green Deal en gelden voor die Partij de voor haar uit de Green Deal voortvloeiende rechten en verplichtingen.
3. Het verzoek tot toetreding en de verklaring tot instemming worden als bijlage aan de Green Deal gehecht.

Artikel 4.6 Citeertitel

De Green Deal kan worden aangehaald als Green Deal Scheepsafvalketen.

Artikel 4.7 Opzegging

Elke Partij kan deze Green Deal (te allen tijde) met inachtneming van een opzegtermijn van 1 maand schriftelijk opzeggen.

Artikel 4.8 Nakoming

Partijen komen overeen dat de nakoming van de afspraken van de Green Deal niet in rechte afdwingbaar is.

Artikel 4.9 Inwerkingtreding

1. Deze Green Deal treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door alle Partijen en loopt tot en met 2020.
2. Partijen nemen de uitvoering van alle in deze Green Deal genoemde afspraken zo snel mogelijk ter hand.

Artikel 4.10 Openbaarmaking

Deze Green Deal zal samen met andere afgesloten Green Deals openbaar worden gemaakt, onder andere in de Staatscourant, waardoor anderen kennis kunnen nemen van de gesloten Green Deals, zodat navolging hiervan kan worden bevorderd.

**Aldus overeengekomen en in tweevoud ondertekend te Den Haag
op 10 september 2014.**

.....
De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen

.....
De Minister van Economische Zaken,
H.G.J. Kamp

.....
De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld

.....
De Inspecteur-Generaal Leefomgeving en Transport,
J. Thunnissen

.....
Chief Operating Officer Havenbedrijf Rotterdam N.V.,
R. Paul

.....
De Havenmeester van Rotterdam,
R.J. de Vries

.....
De President-directeur Havenbedrijf Amsterdam N.V.,
D. Meijer

.....
De Havenmeester van Amsterdam,
A.M.C. van Oosten

.....
De Directeur Groningen Seaports,
H.D. Post

.....
De Directeur Port of Den Helder,
P.H. Kolff

.....
De Chief Financial Officer Zeeland Seaports,
G.H.A. Suy

.....
De Voorzitter Vereniging van Ondernemingen in de Milieudienstverlening ten behoeve van de Scheepvaart,
D. van Mullem

.....
De Financieel manager Bek & Verburg B.V.,
B.K.J. Baas

.....
De Directeur Martens Havenontvangstinstallatie B.V.,
J.S.G. Hoondert

.....
De Voorzitter Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders,
T. Netelenbos

.....
De Voorzitter Nederlandse Vereniging van Scheepsleveranciers,
D.J. Cupido

.....
De Directeur Stichting De Noordzee,
E. Leemans