



VERDRAG INZAKE DE VERZAMELING,
AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL
IN DE RIJN- EN BINNENVAART

DEEL A
**VERSLAG VAN HET IVC MET BETREKKING
TOT DE JAARLIJKSE EVALUATIE
VAN HET FINANCIERINGSSYSTEEM
EN VOORSTEL VOOR HET TARIEF
VAN DE VERWIJDERINGSBIJDRAGE IN 2020 EN 2021
(ARTIKELEN 10 EN 14)**

Deel A
**Verlag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van
het financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de
verwijderingsbijdrage
voor 2020 en 2021
(artikelen 10 en 14)**

INHOUDSOPGAVE

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017
2. Financiële ontwikkeling in 2018-2019
3. Planning voor 2020
4. Evaluatie van de gevolgen van het laagwater en de conjuncturele ontwikkeling in 2018
5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten
6. Huidige ontwikkelingen die de verevening kunnen beïnvloeden
7. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage
8. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage in 2020

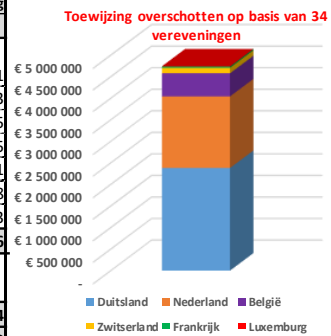
1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 € / 1000 liter accijnsvrije gebunkerde gasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar waarin het SPE-CDNI (het elektronische betalingssysteem van het CDNI) operationeel was, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken, hetgeen een overschot heeft opgeleverd.

In 2017 bedroeg het overschot ca. 4 700 000 €, dat overeenkomstig de in het CDNI vastgelegde verdeelsleutel over de Verdragsluitende Partijen werd verdeeld.

Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017

	Bijdragen	Kosten	Overschot	Duitsland	Nederland	België	Zwitserland	Frankrijk	Luxemburg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
Op basis van 34 vereveningen zijn de overschotten als volgt in beheer gegeven:									
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 781 939	10 647 265	134 674	65 573	45 031	19 988	3 188	800	93
Totaal	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 382 382	1 659 775	537 855	124 652	30 718	4 056
Indien het in 2011-2017 gecumuleerde overschot in éénmaal zou worden verevend zou het overschot als volgt in beheer zijn gegeven:									
2011-2017	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Verschild	-	-	-	- 18 176	- 21 682	43 818	- 1 115	- 2 743	- 102



Het binnenvaartbedrijfsleven heeft in de genoemde periode 72,8 miljoen € aan het systeem bijgedragen (inkomsten uit hoofde van de verwijderingsbijdrage). De door de nationale instituten (NI's) in de 6 landen van het verdrag georganiseerde systemen voor de inzameling, afgifte en inname hebben kosten met zich meegebracht ter hoogte van ca. 68,1 miljoen €.

In de jaren 2011 tot 2017 zijn er maar weinig veranderingen gekomen in het reeds aanwezige, respectievelijk ingerichte netwerk van ontvangstinrichtingen zoals dat bestond bij het van kracht worden van het CDNI. Alleen in één land werd het bestaande netwerk sinds 2011 aanzienlijk uitgebreid ten opzichte van de situatie in 2011.

2. Financiële ontwikkeling in 2018-2019

Voor de eerste keer sinds het van kracht worden van het CDNI, is het jaar 2018 afgesloten met een tekort van ongeveer 1 miljoen euro. Na verrekening met het gecumuleerde overschot van de jaren 2011 tot 2017, blijft er eind 2018 een overschot van 3,7 miljoen euro over.

In de eerste twee kwartaal van 2019 waren de inkomsten 5.125.551 € en de inzamelingskosten 5.512.704 €. Naar verwachting zullen de kosten ook in het laatste kwartaal van 2019 hoger uitvallen dan de inkomsten, zodat waarschijnlijk ook dit jaar zal worden afgerond met een tekort van om en nabij een miljoen euro.

In de periode van 2011 tot 2018 stegen de kosten voor de inzameling en verwijdering van 9,6 miljoen euro naar 11,2 miljoen. Naar verwachting zullen de inzamelings- en verwijderingskosten in de komende jaren blijven toenemen.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze gelijkblijvende ontwikkeling:

- De opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering.
- De kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen.
- De bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen volgen de consumentenprijsindices.
- Het netwerk van ontvangstinrichtingen wordt uitgebreid of er moeten nieuwe contracten worden afgesloten.
- Op 31 december 2038 moeten alle bilgeboden dubbelwandig zijn.
- Inflatie.

3. Planning voor 2020

De NI's gaan voor 2020 uit van totale inkomsten ter hoogte van 10,6 mln. € en totale uitgaven ter hoogte van 11,7 mln. €. Als deze bedragen zo uit de bus komen, zal het jaar 2020 daarom ook een tekort gaan opleveren van meer dan een miljoen euro. Wanneer men dit bedrag verrekend met het overschot dat er nog is uit de jaren 2011 tot 2019, levert dit aan het einde van 2020 een bedrag op ter hoogte van ca. 1,6 mln. € (zie eveneens punt 5).

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- De situatie ten aanzien van afgewerkte olie is verregaand hetzelfde gebleven.
- De kosten voor de verwijdering van bilgewater zullen naar verwachting verder blijven toenemen.
- Aangenomen wordt dat de prijs voor gasolie zal blijven stijgen.
- De prijsontwikkeling van gasolie.
- De vaste lasten vormen een groot deel van de algemene kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval.
- Als er nieuwe contracten worden afgesloten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval liggen de kosten hoger dan in de huidige contracten.
- Investerings. In 2020 zijn er echter in geen enkel land grote investeringen gepland.
- Inflatie.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2019 en 2020

Etat	Dépense PF définitive 2017	Estimation dépenses 2018	Estimation dépenses 2019	Estimation dépenses 2020	Recettes PF définitive 2017	Estimation recettes 2018	Estimation recettes 2019	Estimation recettes 2020
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DE	5 184 025,00	5 550 864,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 185 906,00	2 200 000,00	2 250 000,00
BE	1 582 015,00	1 715 860,00	1 650 000,00	1 750 000,00	976 074,00	930 522,00	900 000,00	1 000 000,00
FR	63 282,00	55 060,00	60 000,00	60 000,00	116 913,00	109 101,00	110 000,00	110 000,00
LUX	7 365,00	8 923,00	9 000,00	9 000,00	170 119,00	177 176,00	220 000,00	225 000,00
NL	3 563 741,00	3 629 359,00	3 778 102,00	3 913 837,00	6 839 735,00	6 543 605,00	6 763 219,00	6 753 742,00
CH	252 061,00	253 000,00	255 000,00	255 000,00	302 212,00	268 066,00	270 000,00	270 000,00
Total	10 652 489,00	11 213 066,00	11 352 102,00	11 687 837,00	10 796 806,00	10 214 376,00	10 463 219,00	10 608 742,00

- **Situatie in Duitsland:** De verhoging van de kosten in 2018 is voornamelijk het gevolg van het in gebruik nemen van een dubbelwandige bilgeboot. In 2019 en 2020 is er geen aanschaf van een nieuw schip en ook geen wijziging in het netwerk van de ontvangstinrichtingen van de BEV gepland.
- **Situatie in België:** Het netwerk werd in 2019 aangepast en sinds januari 2019 uitgebreid. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest werd een inzamelingsdienst ingevoerd die geleid wordt door de haven van Brussel. Dit heeft weinig gevolgen voor de begroting. Voor 2020 wordt de begroting geraamd op 8.000 euros en voor 2021 op 12.000.

De Vlaamse Waterweg heeft sinds juli 2019 een nieuw bestek voor zijn bilgeboot en tankwagens, hetgeen ongetwijfeld consequenties zal hebben voor de kosten en de verhouding tussen variabele en vaste kosten.

De Haven van Antwerpen heeft stappen ondernomen voor een aanbesteding voor de inzet van bunkerboten. De Waalse overheidsdienst zal een vergelijkbare aanbestedingsprocedure starten vanaf augustus 2020 voor het gehele Waalse waterwegennet (oost- en westzone).

Voor 2021 verwachten De Vlaamse Waterweg, de Haven van Gent en het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest geen sterke stijging van hun kosten. De kosten van de Haven van Antwerpen en de Waalse Overheidsdienst zullen afhangen van de aanbesteding, uitgevoerd in 2020.

- **Situatie in Frankrijk:** De kosten van de verzameling zullen stijgen en daardoor zwaarder wegen in de exploitatiekosten (vaste lasten) als gevolg van de prijsindexatie. Begin 2020 zal een nieuwe aanbesteding plaatsvinden.
- **Situatie in Luxemburg:** Het netwerk voor de inzameling blijft ongewijzigd. Kostenstijgingen zijn niet te verwachten.
In Luxemburg is een significante stijging van de inkomsten vast te stellen, hetgeen waarschijnlijk samenhangt met meer tankvaartactiviteiten. De tankvaart is hier sterker toegenomen dan in andere stroomgebieden. Luxemburg beheert een vrij groot aantal ECO-rekeningen van aardoliemaatschappijen.
- **Situatie in Nederland:** Het netwerk voor de inzameling blijft in 2020 ongewijzigd. De kosten voor de inzameling zullen echter vanaf 1 januari 2020 met 3% stijgen als gevolg van de prijsindexatie.
- **Situatie in Zwitserland:** Het kostenniveau volgt de prijsindex, hetgeen overeenkomt met een stijging van 0,5 à 1%.

4. Evaluatie van de gevolgen van het laagwater en de conjuncturele ontwikkeling in 2018

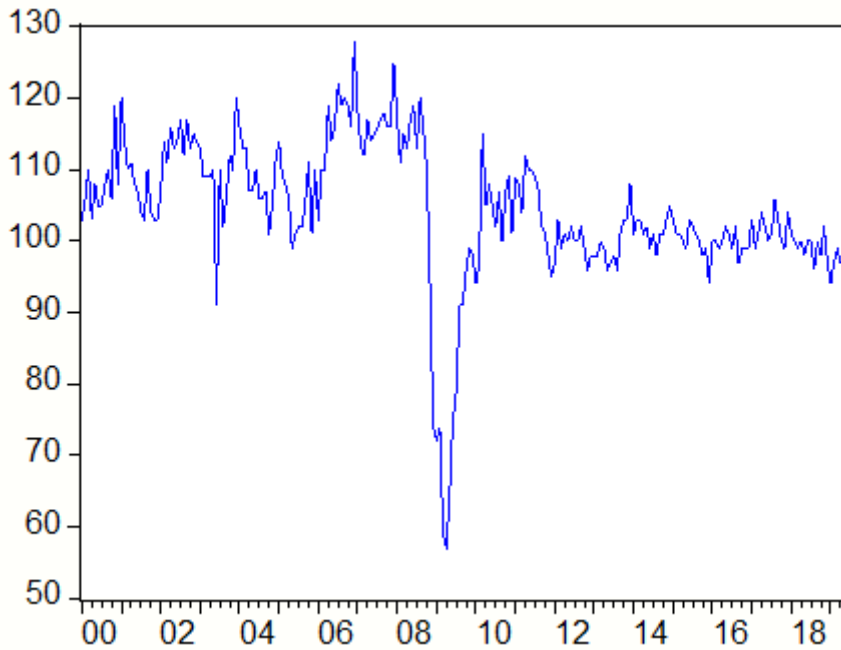
Volgens de analyses in het kader van de marktobservatie van de CCR was er in 2011 sprake van laagwater in het voor- en najaar, dat toen echter gepaard ging met een vrij grote vraag. Dit leidde destijds tot een grote vervoersprestatie en een hoog gasolieverbruik. Het jaar 2018 toont echter in tegenstelling daartoe het laagste gasolieverbruik sinds 2011.

In het vierde kwartaal van 2018 daalde het vrachtvervoer over de traditionele Rijn met 30% in vergelijking met het vierde kwartaal van 2017. Gezien over het hele jaar 2018 was er bij het vrachtvervoer (in ton) over de Rijn een daling van 12% ten opzichte van 2017.

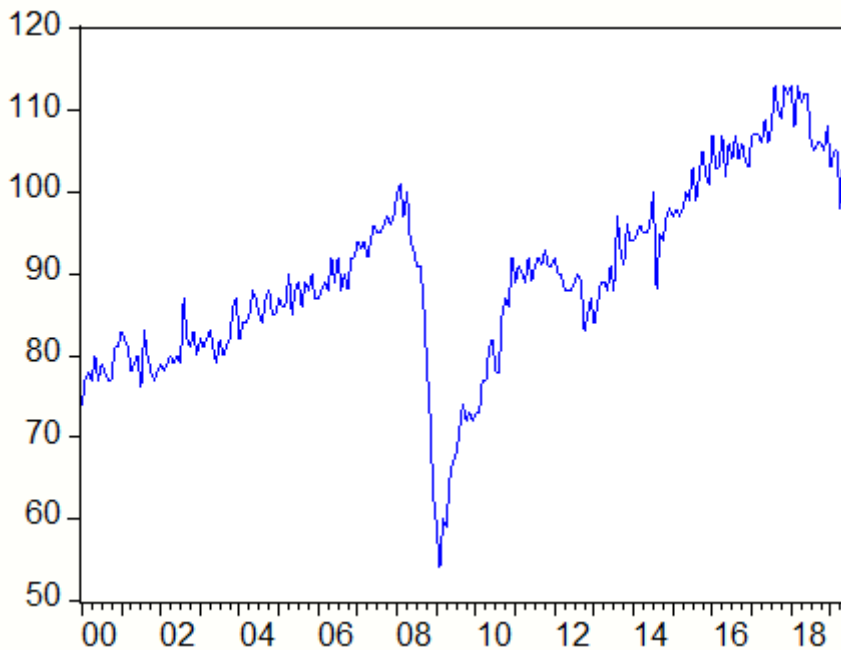
Het laagwater in Duitsland heeft in 2018 sterk bijgedragen aan de daling van 11,1% van het vrachtvolume (in ton) en 15,5% van de vervoersstromen (in tonkilometer) over de Duitse vaarwegen. Het ligt inderdaad voor de hand dat de cijfers van oktober 2018, die ongeveer 21% lager liggen dan het gemiddelde over de periode 2015-2018, te wijten zijn aan de lage waterstanden. Hoe het ook zij, het vervoer in 2018 ligt lager dan in de jaren ervoor, zelfs in de periodes waarin de waterafvoer voldoende was. In juli bijvoorbeeld, ziet men een verschil van 12% met het gemiddelde over 2015-2018, terwijl de cijfers voor november 2018, een maand die toch ook gekenmerkt werd door zeer lage waterstanden, slechts een geringe daling laten zijn. Dit wijst erop dat het lage water op zich niet voldoende verklaart waarom de vervoersprestatie en dus ook het verbruik van gasolie later uitgevallen is.

Een andere reden voor de daling van het goederenvervoer over de Rijn en het vervoer over de Duitse binnenwateren in 2018 was de conjuncturele, economische situatie, die in de tweede helft van het jaar merkbaar slechter werd. Met name de staalproductie liet dit duidelijk zien. Deze afzwakking kan grotendeels worden verklaard door de dalende Europese automobielpductie. Een daling van de staalproductie (en van de automobielpductie) is voor het vervoer door de binnenvaart over de Rijn van groot belang, met name voor ijzererts, staal en steenkolen.

Index van de Duitse productie van ruwijzer en staal, bron: Eurostat



Index van de Europese automobielpductie, bron: Eurostat



In het conjunctuurrapport van het “Kieler Institut für Weltwirtschaft”, dat in september 2019 verscheen, schrijft dit instituut [Kieler Konjunkturbericht Nr. 59 (2019, Q3)]: “Terwijl de daling [van de Duitse conjunctuur] in de tweede helft van het jaar nog grotendeels te wijten was aan buitengewone factoren zoals de problemen van de automobiefabrikanten [...] en het laagwater van de Rijn, is intussen blijkbaar ook de basisdynamiek van de industriële conjunctuur aanzienlijk zwakker geworden.”

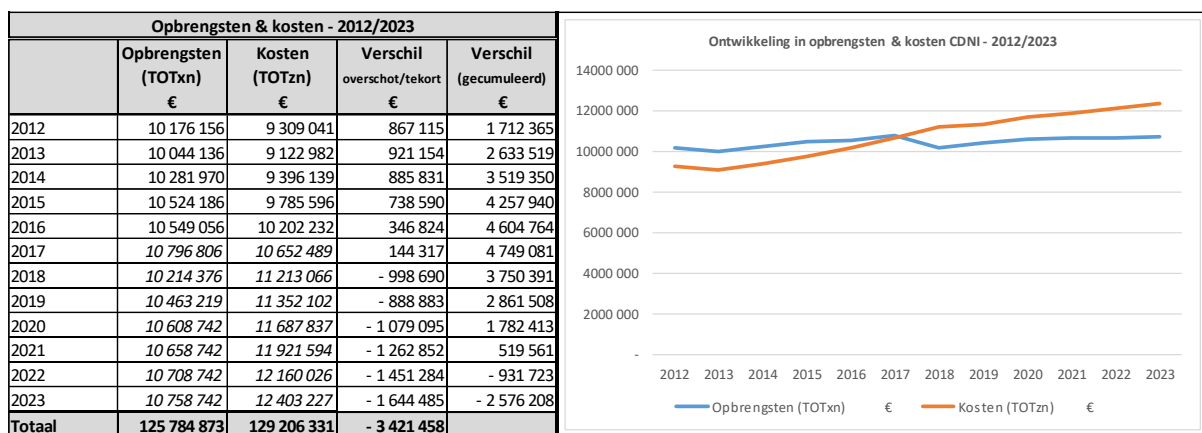
Een andere factor ter verklaring van de daling van het gasolieverbruik is de modernisatie van de vloot met grotere, efficiëntere schepen met technische systemen die het gasolieverbruik reduceren.

5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (**Aanhangsel 1**) en de ramingen van de NI's is er een raming opgesteld voor de periode 2019-2023 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

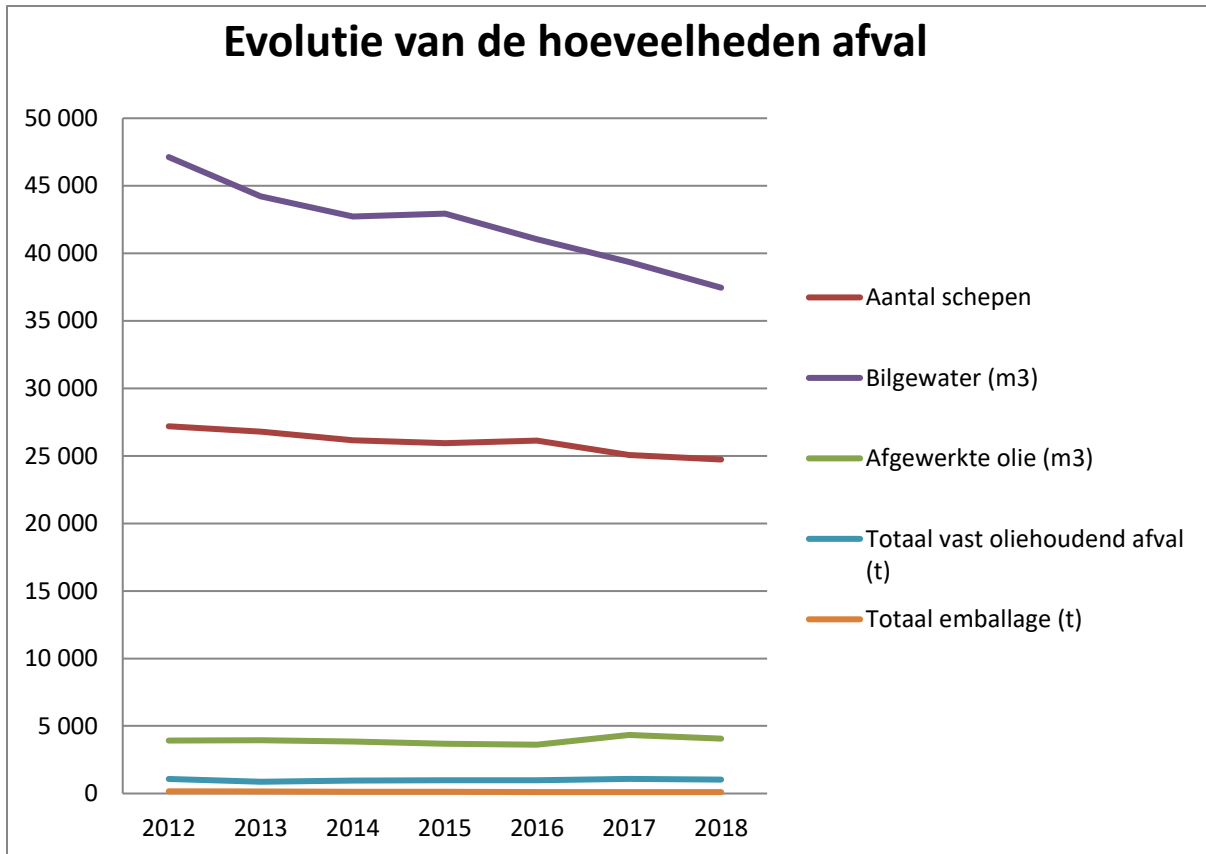
Uit de gegevens voor het jaar 2018 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere inkomsten zijn van ongeveer 3 700 000 €. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De inkomsten blijven verregaand hetzelfde, terwijl de kosten gestaag blijven stijgen. Het jaar 2018 zal vermoedelijk voor het eerst een tekort van een miljoen euro laten zien. Dit betekent dat de inkomsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer dekken. In het eerste half jaar van 2019 zet deze trend zich voort.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven voor de jaren 2019 - 2020. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen. Deze hypothese houdt geen rekening met een eventuele verhoging van de verwijderingsbijdrage (die nu ligt op € 7,50 per 1.000 liter gasolie).



De verwijderingsbijdrage schommelt sinds 2011 tussen de 10.200.000 € en 10.800.000 €. De inkomsten waren het hoogst in 2017 en bedroegen toen 10.796.806 € en het laagst in 2018 met 10.214.376 € (voorlopig cijfer).

Met betrekking tot de verzamelde hoeveelheden olie- en vethoudend afval kon er een lichte daling worden vastgesteld, zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft. Bij het bilgewater is er echter sprake van een aanhoudende daling.



Deze trend (stijgende kosten ondanks geringere hoeveelheden afval) kan door meerdere factoren worden verklaard:

1. Een groot deel van de kosten is vast en is niet afhankelijk van de hoeveelheid ingenomen afval;
2. De terugkooprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald. Dientengevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald;
3. Het Belgische netwerk is uitgebreid, zij het dat dit in mindere mate in de cijfers doorwerkt;
4. In Duitsland werd een oude bilgeboot door een dubbelwandige bilgeboot vervangen;
5. De inflatie heeft ook tot een verhoging van de kosten geleid;
6. De modernisering van de vloot waardoor de schepen minder afvalstoffen produceren;
7. De hogere kosten voor de verwerking en verwijdering (heffing op afvalverbranding...).
8. Tot slot nog gevolgen van de wisselkoers tussen de Zwitserse frank en de euro.

6. Huidige ontwikkelingen die de verevening kunnen beïnvloeden

- Het IVC stelt vast dat de kosten blijven stijgen. Verwacht wordt dat het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst kan worden behouden of vervangen moet worden zodat in de toekomst ook daardoor de kosten zullen toenemen. In overleg met het bedrijfsleven zal er in 2020 een strategische toekomstvisie worden opgesteld met betrekking tot het netwerk van de ontvangstinrichtingen voor olie- en vethoudend afval.
- Frankrijk overweegt momenteel het Verdrag uit te breiden tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en men streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn.

- In de Donaucommissie is nu in concreto een begin gemaakt met de besprekingen over een mogelijke toetreding tot het CDNI. Op 31 oktober 2018 heeft een eerste gemeenschappelijke bijeenkomst plaatsgevonden in Wenen met deskundigen van het CDNI en van de Donaucommissie ([link naar het persbericht](#)). Momenteel kan echter nog niet worden aangegeven wanneer met een toetreding van één of meer landen gerekend kan worden.
- Er is overlegd over een eventuele wijziging van artikel 6 en de mogelijkheid dat het bedrijfsleven de kosten van het SPE-CDNI zou dragen. Een meerderheid van delegaties heeft zich tegen een dergelijke maatregel gekant en benadrukt dat het feit dat de verdragsluitende staten opkomen voor de administratieve kosten, bijgedragen heeft tot het evenwichtige resultaat en de aanvaarding van het CDNI door het bedrijfsleven.
- Er moet ook gedacht worden aan de eventueel vereiste modernisering van de bilgeboden¹. Ongeveer 80% van de bilgeboden die nu in gebruik zijn, is voor 1980 gebouwd. Over een aantal jaren zullen deze schepen niet meer aan de voorschriften voldoen: vanaf 2038 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren) dubbelwandig zijn. In de scheepsregisters van de Verdragsluitende Staten staan 46 bilgeboden geregistreerd, waarvan er veertig een contract hebben met de Nationale Instituten. Voor zover nu bekend zijn er slechts drie dubbelwandige schepen.
Op nationaal niveau wordt er nagedacht over de vervanging van de bilgeboden. Daarvoor zou echter een strategie voor de komende jaren opgesteld moeten worden.
Er moet in dit kader op gewezen worden dat deze investeringen belangrijk zijn, omdat de innovatie positieve gevolgen kan hebben voor de prijsstructuur en kostenstabiliteit.

7. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage

$$\text{€ } 7,50 + \text{€ } 1,00 = \text{circa € } 1,3 \text{ tot € } 1,4 \text{ miljoen meer inkomsten}$$


Een aanpassing van de verwijderingsbijdrage van € 7,50 met € 1,00 (13,33%) naar € 8,50 per m³ gebunkerde gasolie zal leiden tot een verhoging van de inkomsten met circa € 1,3 tot € 1,4 miljoen; € 2 verhoging komt dan neer op € 2,6 tot € 2,8 miljoen etc.

Op basis van schattingen van de Nationale Instituten voor de jaren 2019-2020 en ramingen voor de inkomsten voor de jaren 2021 tot 2025 op basis van het gemiddelde van de inkomsten over de acht laatste jaren, heeft het secretariaat twee scenario's opgesteld met een verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2020 of in 2021.

¹ Dit aspect komt tevens aan bod in het verslag van het IVC over 2019 met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en het voorstel voor de verwijderingsbijdrage.

Hypothese 1: geleidelijke verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2020 in stappen van 0,50 euro per jaar vanaf 2021:

	2018 - 7,50€	2019 - 7,50€	2020 - 7,50€	2021 - 8,00€	2022 - 8,50€	2023 - 9,00€	2024 - 9,00€	2025 - 9,00€
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	12 136 574	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Overschot/Tekort (€)	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-23 451	507 264	319 200	126 174
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	1 206 693	1 713 957	2 033 157	2 159 330

Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2021 met gelijkblijvend tarief gedurende een aantal jaren:

Scenario ad 7.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	10 658 742	10 708 742	10 758 742	10 808 742	10 858 742
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-1 079 095	-1 262 852	-1 451 284	-1 644 484	-1 842 549	-2 045 574
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 391	2 861 508	1 782 413	519 561	-931 723	-2 576 207	-4 418 755	-6 464 330

Scenario ad 8.00€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 895 334	10 463 219	10 608 742	11 369 325	11 422 658	11 475 991	11 529 325	11 582 658
Overschot/Tekort (€)	-317 733	-888 883	-1 079 095	-552 269	-737 367	-927 235	-1 121 966	-1 321 658
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 391	2 861 508	1 782 413	1 230 144	492 776	-434 458	-1 556 424	-2 878 082

Scenario ad 8.50€

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 079 908	12 136 574	12 193 241	12 249 908	12 306 574
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-1 079 095	158 314	-23 451	-209 985	-401 383	-597 742
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	1 940 727	1 917 275	1 707 290	1 305 907	708 165

Scenario ad 9.00€

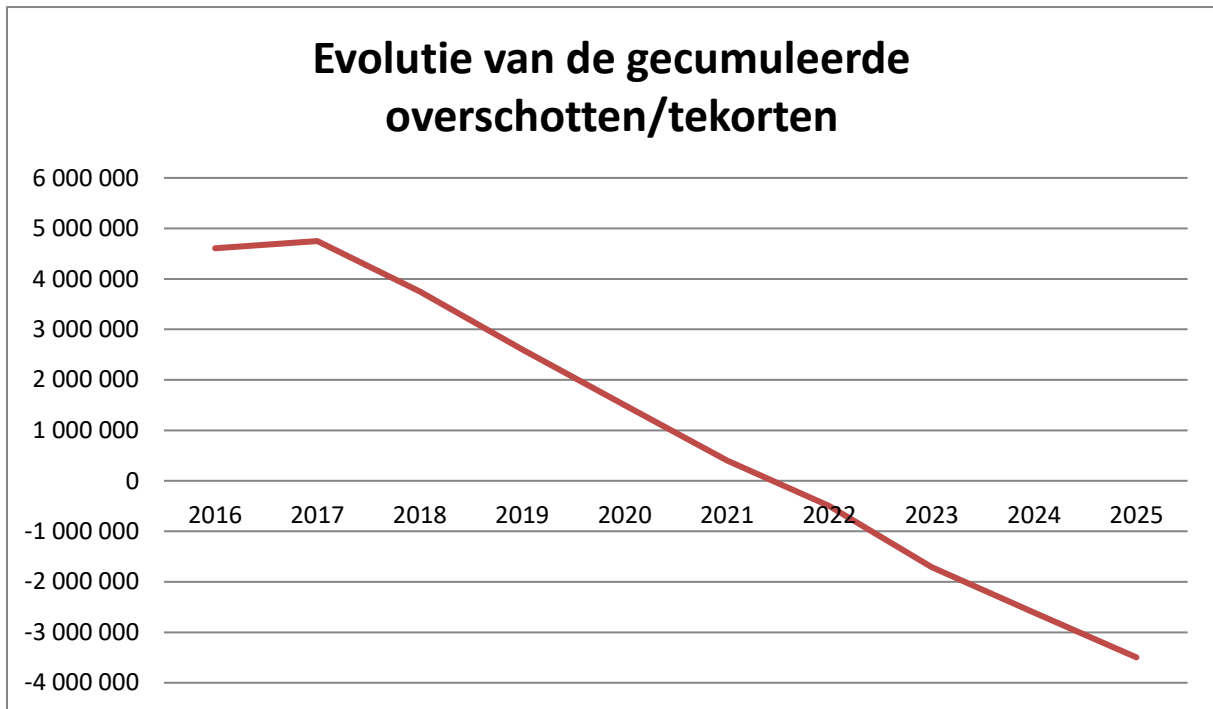
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Verwijderingskosten (€)	11 213 067	11 352 102	11 687 837	11 921 594	12 160 026	12 403 226	12 651 291	12 904 316
Verwijderingsbijdragen (€)	10 214 376	10 463 219	10 608 742	12 790 490	12 850 490	12 910 490	12 970 490	13 030 490
Overschot/Tekort (€)	-998 691	-888 883	-1 079 095	868 897	690 465	507 264	319 200	126 174
Overschot/Tekort (€) Cumul	3 750 390,79	2 861 508	1 782 413	2 651 309	3 341 774	3 849 039	4 168 238	4 294 412

De inkomsten uit hoofde van de verwijderingsbijdrage dekken de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval sinds 2018 niet meer en vanaf 2021 zal er van het overschot niets meer over zijn. Er zal dus niets anders opzitten dan de verwijderingsbijdrage te verhogen, hetgeen op zijn laatst moet gebeuren op 1 januari 2021. De bovenstaande berekeningen laten zien dat hoe later de bijdrage verhoogd wordt, des te groter de verhoging zal moeten zijn.

Er wordt aan herinnerd dat het bedrijfsleven tijdens de hoorzitting met de erkende organisaties op 14 december 2017 heeft laten weten liever geen geleidelijke verhoging te zien, maar, als een verhoging dan toch nodig is, meteen een verhoging naar 8,00 €, zodat het tarief weer een aantal jaren ongewijzigd kan blijven. Het bedrijfsleven is uitgenodigd voor een volgende hoorzitting op 17 december 2019.

Gezien de bovenstaande tendensen stelt het IVC een verhoging voor naar 8,50 €, zodat het tarief inderdaad een aantal jaren hetzelfde kan blijven.

8. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage in 2020



Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2018 in %

Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van de situatie in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2018 in %

CDNI												
2012-2018		2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2018	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	23 618	27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	24 730	205601	-9,05%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	4 625	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	32046	3,67%	
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	10 908	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	305768	-20,53%	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	959	1 080	870	969	991	984	1 083	7967	-4,45%	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	152	162	141	129	124	107	114	1039	-29,53%	
<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung /</u>												
<u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>												
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 603 593	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 213 067	79285140	20,45%
<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren /</u>												
<u>Xn - geinde verwijderingsbijdrage</u>												
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 448 843	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 214 376	83035530	0,38%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Vergelijking van de beschrijving van de situatie in elk land

Aangezien de verschillen bij de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet alleen terug te vinden zijn in de manier waarop de processen verlopen, maar ook andere, belangrijke kenmerken bevatten, zoals bijvoorbeeld de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden, wordt om te beginnen een beschrijving gegeven van de situatie zoals deze zich momenteel in elk land voordoet.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

In Duitsland wordt de bilge-verwijdering voornamelijk verzorgd door 12 bilgeboden (ca. 7000 lenzingen per jaar), die door in totaal 4 particuliere ondernemingen in verschillende regio's geëxploiteerd worden. 8 Boten zijn eigendom van ondernemingen die uitsluitend actief zijn op het gebied van de bilge-verwijdering van binnenschepen. De overige bilgeboden worden eveneens ingezet voor de inname van afval van zeeschepen en het verzorgen van binnenschepen. In Duitsland moet op grond van de voorschriften op de bilgeboden een bemanning worden ingezet die uit twee personen bestaat. Normaal gesproken worden bilgeboden regionaal ingezet (met een actieradius van ca. 50 km ten opzichte van hun standplaats). 3 boten zorgen in opdracht van de Bilgenentwässerungsverband (BEV) voor de inzameling op middellange afstand (waarvan twee tot ca. 200 km) en lange afstand (ca. 1000 km) met een vaste route en een vaste lijndienst.

Inzameling en verwijdering:

Het zwaartepunt van de diensten die door de BEV worden aanbesteed en in opdracht worden gegeven, is de inzameling van olie- en vethoudend afval conform Deel A van het CDNI. In hoeverre er ook nog aanvullende werkzaamheden verricht worden voor bijvoorbeeld hergebruik, dus door het olie-water-mengsel te scheiden of lege verpakkingen te shredderen, hangt af van de desbetreffende, regionaal geldende randvoorwaarden. In het Rijnstroomgebied, op de Donau en op het Dortmund-Ems-kanaal is lozing van het afvalwater na verwijdering van de olie op stromend water na een ultrafiltering tot nu toe toegestaan. In andere gebieden (Weser, Hamburg, tussen Elbe en Oder) moet het afgescheiden water hetzij op het riool of het bilgewater ongereinigd aan een installatie aan land voor verdere verwerking worden afgegeven. Diensten die door een tot het systeem behorende onderneming worden verricht, maken de verdere verwerking door derden gemakkelijker en leiden daardoor tot dienovereenkomstig lagere kosten, resp. tot hogere inkomsten. Het bilgewater dat door de 3 overige stationaire ontvangstinrichtingen (ca. 400 lenzingen) of bij mobiele inzameling per vrachtwagen (ca. 200 lenzingen) ontstaat, kan in deze vorm in Duitsland bij diverse verwerkingsinstallaties worden afgegeven. Als binnen het door de BEV georganiseerde systeem olie en water gescheiden worden, wordt de afgescheiden olie samen met de op de binnenschepen apart ingezamelde en afgegeven afgewerkte olie hergebruikt, waarbij de opbrengsten worden verrekend. Vast olie- en vethoudend bedrijfsafval wordt na de inzameling voor recycling aan derden afgegeven, waar echter voor betaald moet worden. Lege verpakkingen kunnen na de inzameling door contractpartners van de BEV worden afgegeven voor een verder, gratis hergebruik in een door de aardoliemaatschappijen georganiseerd stelsel.

Aanbestedingsprocedure:

De BEV geeft de opdracht aan ondernemingen na een aanbesteding op Europese schaal. Hoe de gegadigden hun offertes samenstellen in het licht van afschrijvingen, administratiekosten, operationele kosten, arbeidsloon, onderhoud- en vaste kosten van de schepen, is de BEV niet bekend. De BEV betaalt de verrichte diensten overeenkomstig de contractueel overeengekomen bedragen.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Duitsland heeft een zeer groot waterwegennet, dat voor het merendeel door bilgeboden bediend wordt. Het door de bilgeboden in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied ingezamelde bilgemengsel wordt aan boord door zwaartekrachtafscheiders gescheiden en de nog waterhoudende bilge-olie wordt aan land (Duisburg) tijdelijk opgeslagen om nog meer water te verwijderen. De inzameling door bilgeboden voorkomt dat de scheepvaart speciaal naar vaste ontvangstinrichtingen moet varen om daar de afvalstoffen af te geven.

De diensten van de ondernemingen die in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied onder contract staan worden niet betaald op basis van de ingezamelde hoeveelheid bilgemengsel, maar eerder uitgaande van de hoeveelheid gewonnen oude olie.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:



De inzameling van bilge geschiedt in Luxemburg op de circa 36 kilometer lange Duits-Luxemburgse Moezel (condominium-gedeelte) door een bilgeboot die een contract heeft met de BEV in Duitsland. Om de schepen op de Moezel in Luxemburg van dienst te zijn, verlengt de bilgeboot drie keer per jaar zijn vaste route voor een aanwezigheidsduur op de Moezel van steeds 2 dagen. In 2014 vonden er 12 lenzingen plaats. Lenzingen op andere plaatsen of per vrachtwagen hebben in 2014 in Luxemburg niet plaatsgevonden.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren. Gezien de korte lengte van de waterweg is deze synergie zonder meer zinvol.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

In Zwitserland wordt de inzameling van bilge op het rond 25 kilometer lange riviergedeelte verzorgd door de BIBO REGIO, de bilgeboot/oliebestrijdingsboot van de brandweer, van de Schweizerische Rheinhäfen (SRH). Afgezien van de inzameling van olie- en vethoudend scheepsafval wordt de BIBO REGIO indien nodig in dit gebied ook ingezet voor de verwijdering van olie in het water en voor andere, algemeen technische assistentie. De arbeidstijd voor deze taken wordt gescheiden geboekt, uitgesplitst en overeenkomstig het beginsel van “de vervuiler betaalt” door de SRH gefactureerd.

Inzameling en verwijdering:

Voor bilgewater, afgewerkte olie en vaste afvalstoffen gelden geen maximale hoeveelheden. De BIBO REGIO verzorgt ongeveer 450 lenzingen per jaar. Aan boord wordt de bilge-olie van het bilgewater dat van de binnenvaartschepen wordt overgenomen, gescheiden. De bilge-olie wordt tijdelijk opgeslagen, samen met de afgewerkte olie die de binnenschepen in aparte vaten aanbieden. Na een aantal verdere behandelingen wordt een homogeen eindproduct, bestaand uit bilge-olie en afgewerkte olie, voor verbranding verkocht, waar dus een betaling tegenover staat. Het van de olie gescheiden water wordt geloosd op het afvoerkanaal, onder inachtneming van de wettelijke bepalingen.

In Zwitserland wordt niet met behulp van vrachtwagens of een stationaire installatie aan land ingezameld. De totale verwijderingskosten van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen overeenkomstig Deel A van het CDNI omvatten de inzet, het onderhoud, alsook de administratie- en personeelskosten van de BIBO REGIO. De bemanning van de BIBO REGIO bestaat in de regel uit 2 personen. Verder ontstaan er kosten voor de inzameling van deze scheepsafvalstoffen met tussenopslag aan boord, voor de voorbehandeling van het bilgewater en de afgewerkte olie, alsook voor het verdere, hiervan gescheiden, vervoer aan land en de milieubewuste verwijdering.

Gunning:

De opdracht wordt rechtstreeks door de SRH aan de voor de desbetreffende afvalstof toegelaten verwijderingsonderneming in de regio Bazel of binnen Zwitserland gegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Op grond van de wettelijke bepalingen inzake lozingen wordt het bilgewater dat aan boord van de bilgeboot BIBO REGIO in twee stappen door zwaartekrachtafscheider en emulsiescheiding wordt behandeld, in zijn totaliteit op het afvoerkanaal (Rijn, havengebied) geloosd en alleen het gedeelte bilge-olie/oude olie blijft aan boord en wordt voor verwijdering aan land afgegeven.

Beschrijving van de situatie in Nederland:



Interventiebereik:

De stichting “Afstoffen en vaardocumenten binnenvaart” (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor NL opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 24 schepen en een stationair station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboten relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.



Inzameling en verwijdering:

In Nederland mag in tegenstelling tot Duitsland en Zwitserland het aan boord van een bilgeboot gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. Het wordt ingezameld en in zijn totaliteit aan land afgegeven. Bij de inzameling door middel van vacuümtechniek wordt de bilge niet gescheiden. In Nederland gelden beperkingen (maximale hoeveelheden) voor de afgifte van bilgewater. De schippers zijn verplicht de afvalstoffen zo veel mogelijk voor de afgifte te sorteren. De meeste schepen houden oude olie apart (dit op grond van de afvalvoorschriften). Bij de afgifte van afval moet de ECO-kaart overgelegd worden. De afgifte is doorlopend mogelijk, van maandag tot vrijdag, van 7 tot 17 uur.

Gunning:

De SAB is verplicht Europees aan te besteden (op grond van de drempelwaarde). De opdracht wordt gegund aan de laagste aanbieder die voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria. De diensten worden verzorgd door 5 opdrachtnemers. De contracten worden gesloten voor een periode van 3 jaar, met de mogelijkheid om het contract drie maal steeds een jaar te verlengen (maximaal 6 jaar). Voor de variabele kosten wordt in de aanbesteding een maximale prijs aangeboden. Vaste kosten worden in de aanbesteding niet expliciet uitgesplitst, maar worden wel door de bidders aangegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Er zijn geen regionale bijzonderheden. De exploitanten van de bilgeboden in de verschillende aanbestedingspercelen houden zich aan het door de SAB opgestelde bestek en dit is voor alle, per perceel aangeboden diensten steeds hetzelfde.

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

De ITB is als Nationaal Instituut verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem en voor de inzameling en verwijdering van de olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen. Meer in detail valt daar het volgende onder: inning van de verwijderingsbijdrage, registratie van de afgifte, beheer van de verwijderingskosten, voorlopige financiële verevening en internationale coördinatie. In het Vlaamse gewest werden overeenkomstig de bepalingen van het Vlaamse afvalstoffenbeheersplan zogenoemde opdrachtgevers aangewezen die voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen verantwoordelijk zijn. Bij deze opdrachtgevers gaat het om de haven- en waterwegautoriteiten die deel uitmaken van het inzamelingsnet voor Deel A. De opdrachtgevers kunnen in eigen regie de afvalinzameling organiseren of deze taak uitbesteden aan externe dienstverleners. De Vlaamse autoriteiten (OVAM, MOW) houden toezicht op de correcte uitvoering van het afvalbeheersplan (dat de bepalingen van het CDNI en de Vlaamse (milieu-) wetgeving omvat). In het Waals Gewest treedt men als opdrachtgever voor de inzameling en verwerking van scheepsbedrijfsafvalstoffen op onder toezicht van de Service Public de Wallonie – Direction générale opérationnelle Mobilité et Voies hydrauliques. Tot slot fungeert de Haven van Brussel als opdrachtgever binnen het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest.

Inzameling en verwijdering:

Om het probleembewustzijn te scherpen en de kosten beheersbaar te houden, gelden voor de afvalinzameling zowel minimale als maximale hoeveelheden. Net als in Nederland mogen bestanddelen van het gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. De ingezamelde hoeveelheden worden in hun totaliteit ter verwerking aan land afgegeven (verwijdering).

Gunning:

In België zijn de gewesten de opdrachtgever voor de inzameling en verwijdering van de afvalstoffen van Deel A. Het NI is in deze procedure geen partij. Er zijn in totaal vijf verschillende opdrachtgevers (Vlaanderen: 2 havens en 1 waterwegautoriteit, Brussel: 1 haven en in Wallonië 1 waterwegbeheerder). De aanbestedingen vinden plaats overeenkomstig vaste criteria met vaste drempelwaarden. Het aantal offertes dat in het kader van de Europese aanbestedingsprocedure ontvangen wordt, is laag. Er is dus niet veel concurrentie, zodat er hier sprake is van een nichemarkt.

Voor de gestelde eisen gelden de volgende criteria: openingstijden/bedrijfstijden van de ontvangstinrichtingen (variabel, maar bij voorkeur overdag), afhankelijk van de geboden diensten worden minimale hoeveelheden voorgeschreven, vastlegging van het netwerk van inzamelingspunten (stationair of mobiel) en technische kenmerken (zoals vacuümtechniek, pompen, kwaliteit van de vacuümtechniek).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling zes verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent werd voor de inzameling en verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamelingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Op het Albertkanaal, is een afvalpark te Ham gecreëerd in 2018. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek.

Beschrijving van de situatie in Frankrijk:



Interventiebereik:

In Frankrijk is het interventiebereik klein, alleen in bepaalde zones van de haven van Straatsburg wordt er olie- en vethoudend afval ingezameld. De inzameling vindt plaats met behulp van een bilgeboot, die op werkdagen tijdens kantooruren ter beschikking staat. In uitzonderlijke gevallen (averij, risico van verontreinigingen, etc.) kan de boot ook buiten openingstijden worden ingezet. Het NI heeft de taken aan een derde uitbesteed. Er is geen afvalinzameling op de Rijn, aangezien de bilgeboot daarvoor niet over de vereiste vergunningen en toelatingen beschikt.

Inzameling en verwijdering:

Voor bilgewater, afgewerkte olie en vaste afvalstoffen gelden geen maximale hoeveelheden. Aan boord van de bilgeboot wordt de bilge niet eerst gescheiden. De scheiding van oliehoudend water en de verwijdering van vaste olie- en vethoudende afvalstoffen wordt na de afgifte aan een dienstverlener aan land verzorgd.

Gunning:

VNF (Voies navigables de France) is verplicht verschillende concurrerende partijen aan te vragen, waarbij de technische, organisatorische en financiële voorwaarden voor de inzameling van olie- en vethoudende afvalstoffen zijn vastgelegd.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Afgezien van de haven van Straatsburg vindt in het Franse gebied dat valt onder het toepassingsgebied van het CDNI geen inzameling plaats van olie- en vethoudend afval.

UITVOEREND SECRETARIAAT VAN HET CDNI

Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Palais du Rhin

2 place de la République - CS 10023 F-67082

Strasbourg Cedex

+33 (0)3 88 52 20 10

secretariat@cdni-iwt.org

www.cdni-iwt.org

The logo consists of the letters 'CDNI' in a bold, white, sans-serif font, centered within a solid black rectangular box.