



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 2021
(ARTIKEL 10 EN 14)**

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

INHOUDSOPGAVE

1. Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2017: financieel evenwicht

2. Financiële ontwikkeling in 2018-2019: de eerste tekorten

3. 2020: jaar van de coronacrisis

4. Planning voor 2021-2022: stabiliseren van het systeem

5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

6. Huidige ontwikkelingen die de verevening kunnen beïnvloeden

Aanhangsels

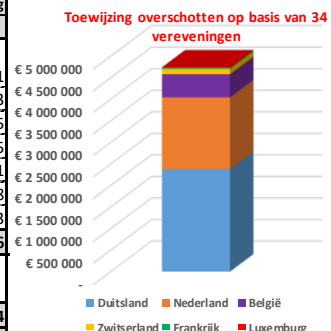
1. Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2017: financieel evenwicht

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 gebunkerde gasolie. Deze gasolie is vrijgesteld van accijnzen. 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 opbrengsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken, hetgeen een overschot heeft opgeleverd.

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 vereenigen 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
Vershil	-	-	-	- 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 (opbrengsten uit hoofde van de verwijderingsbijdrage). De door de Nationale Instituten (NI's) in de zes 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: de eerste tekorten

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. Ook in 2019 bedroeg het tekort ongeveer 1 miljoen euro. Na aftrek van de tekorten van 2018 en 2019 is het overschot dat tussen 2011 en 2017 ontstond, aan het einde van 2019 gereduceerd tot 2,7 miljoen euro.

Gezien de resultaten van de eerste drie kwartaal van 2020 is het nu al duidelijk dat de kosten ook dit jaar hoger zullen uitvallen dan de opbrengsten en dat het saldo aan het einde van dit jaar een tekort van meer dan 1 miljoen euro zal tonen.

In de periode van 2011 tot 2019 stegen de kosten voor de inzameling en verwijdering van 9,6 miljoen euro naar 11,3 miljoen. Naar verwachting zullen de inzamelings- en verwijderingskosten in de komende jaren blijven toenemen.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze gelijkblijvende ontwikkeling:

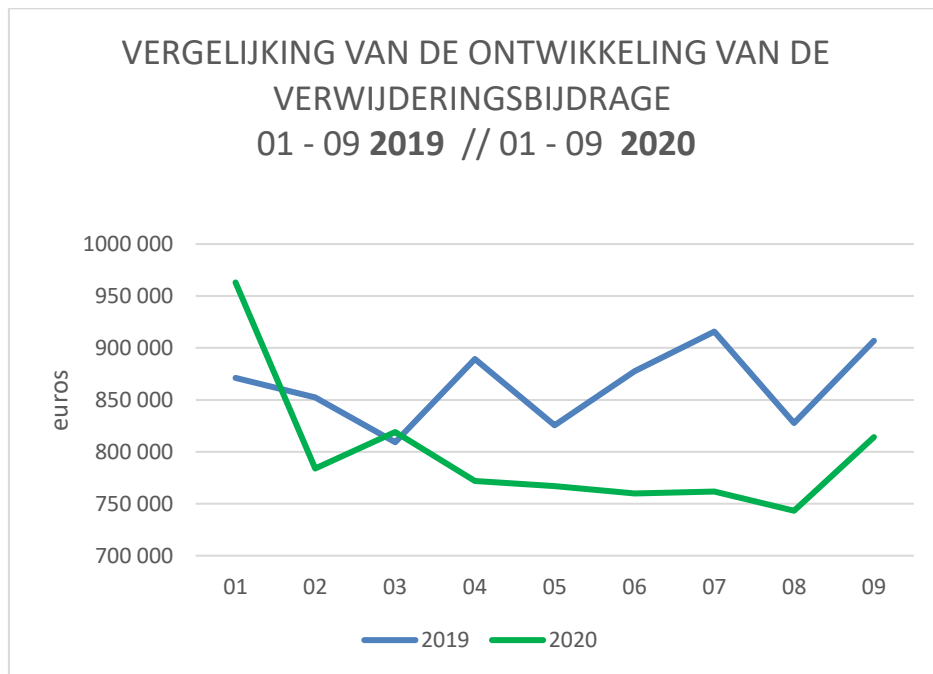
- De opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering.
- De kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen.
- De bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen volgen de consumentenprijsindices.
- Het netwerk van ontvangstinrichtingen wordt uitgebreid of er moeten nieuwe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

Overwegende dat de kosten onverminderd hoger zullen uitvallen dan de opbrengsten, heeft de CVP op voorstel van het IVC en in overleg met de erkende organisaties, besloten de verwijderingsbijdrage per 1000 liter gebunkerde gasolie vanaf 1 januari 2021 te verhogen tot 8,50 € om ervoor te zorgen dat het systeem op middellange termijn in evenwicht blijft (Besluit CDNI 2020-I-2).

3. 2020: jaar van de coronacrisis

De Covid-19-pandemie heeft gevolgen voor de omvang van de vervoersactiviteiten, omdat de mobiliteit van de burgers sterk aan banden is gelegd. De activiteiten van de riviercruise-ondernemingen zijn als gevolg van de coronacrisis vrijwel stil komen te liggen en ook het vrachtvervoer ondervond de consequenties van de pandemie, zij het in mindere mate. Hoewel de gevolgen voor de binnenvaart nog niet volledig bekend zijn, is het belangrijk de gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI zorgvuldig te bekijken.

Over de eerste negen maanden van 2020 kan nu al ten opzichte van 2019 een daling van 7,85 % worden vastgesteld (hetgeen overeenkomt met 610.000 euro) in de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage.



Internationale financiële verevening

Hoewel kan worden vastgesteld dat de vraag naar het vervoer van goederen in beperkte mate is teruggelopen en de activiteiten in de riviercruisevaart drastisch verminderd zijn, zijn de kosten niet in dezelfde mate gedaald. Het grootste deel van de kosten van de inzameling en verwijdering bestaat namelijk uit vaste kosten. Dit aandeel is meer dan 70%. De kosten die werden vastgesteld op basis van de voorlopige verevening voor het derde kwartaal 2020 liggen bij 8.476.500 euro, oftewel, + 0,05% hoger dan in dezelfde periode in 2019.

Er zijn echter grote regionale verschillen:

- **Situatie in Duitsland:**

- **Opbrengsten:** het feit dat de passagiersvaart (cruiseschepen en ook dagtochtschepen) vrijwel geheel is stil komen te liggen, heeft verstrekende gevolgen voor de opbrengsten, met een uitschieter van 32% (lager wel te verstaan) in vergelijking met de opbrengsten die normaliter in dezelfde periode worden bereikt.
- **Kosten:** een groot deel van de kosten bestaat uit vaste kosten. Er is in feite geen echte daling van deze kosten, hoewel de vraag naar verwijdering van afval licht gedaald is. Er is echter nog geen uitgebreid onderzoek gedaan om de gevolgen van de crisis voor de verwijdering van olie- en vethoudend afval te meten.

- **Situatie in Luxemburg:**

- **Opbrengsten:** geen gevolgen die samenhangen met de passagiersvaart, aangezien slechts 1% van de opbrengsten afkomstig is van dit vervoerssegment.

- **Situatie in Nederland:**

- **Opbrengsten:** zeer geringe daling van de opbrengsten in de eerste helft van 2020 (ongeveer 7000 € op een totaal van gemiddeld 3,3 miljoen per half jaar). Structurele verschillen en een minder grote impact van de crisis op de binnenvaart vormen de verklaring van de verschillen in opbrengst. De passagiersvaart is slechts een zeer klein in vergelijking met de andere binnenvaartsegmenten en is bovendien slechts gedeeltelijk stil komen te liggen.
- **Kosten:** de kosten zijn licht gedaald (0,89%) ten opzichte van dezelfde periode in 2019.

- **Situatie in Zwitserland:**

- **Opbrengsten:** ook Zwitserland werd geconfronteerd met een zeer sterke afname van de activiteiten van de passagiersvaart. De internationale hotelschepen voeren niet meer. In september zijn de activiteiten slechts zeer beperkt (5%) weer van start gegaan. Dit heeft echter geen gevolgen, omdat de internationale hotelschepen niet in Bazel bunkeren. De twee dagtochtschepen hebben hun vaartijden gereduceerd.
- **Kosten:** de diensten voor de verzameling en verwijdering zijn niet gewijzigd. De inname is hetzelfde gebleven voor het vrachtvervoer (droge lading, vloeibare lading en containers).

4. Planning voor 2021-2022: stabiliseren van het systeem

Nu de verwijderingsbijdrage op 1 januari 2021 voor de eerste keer verhoogd werd tot de vastgelegde 8,50 euro, zou het systeem geleidelijk aan weer naar een evenwichtige situatie moeten terugkeren. De daling in de vervoersactiviteiten en dus van de verwijderingsbijdrage in 2020 als gevolg van de coronacrisis maken het echter onzeker dat er op korte termijn weer een financieel evenwicht zal worden bereikt (zie eveneens punt 5).

Raming inkomsten en uitgaven voor 2021 en 2022

	Definitieve FV 2018	Definitieve FV 2019	Uitgaven 2020	Uitgaven 2021	Uitgaven 2022	Definitieve FV 2018	Definitieve FV 2019	Ontvangsten 2020	Ontvangsten 2021	Ontvangsten 2022
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 550 619,00	5 586 787,00	5 650 000,00	5 800 000,00	5 850 000,00	2 185 906,00	2 228 568,00	1 750 000,00	2 150 000,00	2 300 000,00
BE	1 731 450,00	1 669 067,00	1 687 617,33	1 765 000,00	1 800 000,00	923 906,00	943 034,00	925 065,33	1 135 000,00	1 135 000,00
FR	55 060,00	46 064,00	67 000,00	61 000,00	61 000,00	109 101,00	106 372,00	45 000,00	102 000,00	125 000,00
LUX	8 923,00	8 963,00	8 028,00	9 000,00	9 000,00	177 176,00	186 774,00	198 090,67	255 000,00	255 000,00
NL	3 633 057,00	3 744 230,00	3 784 837,00	3 825 884,39	3 867 376,95	6 543 605,00	6 523 389,00	6 413 910,83	7 157 659,57	7 229 236,17
CH	253 000,00	265 715,00	193 333,33	255 000,00	260 000,00	268 066,00	285 350,00	195 400,00	306 000,00	306 000,00
Totaal	11 232 109,00	11 320 826,00	11 390 815,67	11 715 884,39	11 847 376,95	10 207 760,00	10 273 487,00	9 527 466,83	11 105 659,57	11 350 236,17

5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (Aanhangsel 1) is er een raming opgesteld voor de periode 2019-2022 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2019 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere inkomsten zijn van ongeveer 2 677 000 €. De forse daling van de opbrengsten in 2020 en de ononderbroken toename van de kosten betekent dat het jaar 2020 een recordverlies zal opleveren.

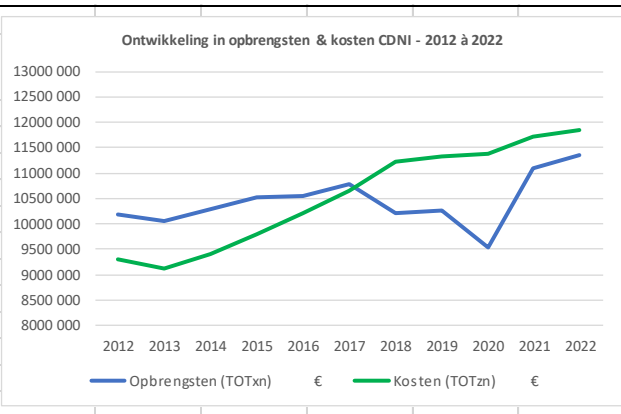
De verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 euro per 1 januari 2021 zal niet voldoende zijn om het evenwicht te herstellen. De opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage zullen de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer kunnen dekken.

Voor de ontwikkeling van deze kosten kunnen verschillende factoren worden genoemd:

- De prijzen voor de verkoop van afgewerkte olie zijn sterk gedaald. De opbrengsten die tot nu toe konden worden gegenereerd door het verkopen van afgewerkte olie zijn daardoor vrijwel nul geworden.
- De kosten voor de verwijdering van bilgewater zullen naar verwachting verder blijven toenemen.
- De kosten voor de verwijdering en verwerking zijn gestegen (heffingen op verbranding...).
- 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.
- Nieuwe investeringen.
- Inflatie.
- Gevolgen van de wisselkoers tussen de Zwitserse frank en de euro.

Raming inkomsten en uitgaven voor de jaren 2020 - 2022

Opbrengsten & kosten - 2012/2022				
	Opbrengsten (TOTxn) €	Kosten (TOTzn) €	Verschil overschot/tekort €	Verschil (gecumuleerd) €
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	1 712 365
2013	10 044 136	9 122 982	921 154	2 633 519
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	3 519 350
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	4 257 940
2016	10 549 056	10 202 232	346 824	4 604 764
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	4 749 081
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	3 724 732
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	2 677 474
2020	9 527 467	11 390 816	- 1 863 349	814 125
2021	11 105 658	11 715 884	- 610 226	203 899
2022	11 350 239	11 847 377	- 497 138	- 293 239
Total	114 836 921	115 975 410	- 1 138 489	



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 2021 een strategische toekomstvisie worden opgesteld met betrekking tot het netwerk van de ontvangstinrichtingen voor olie- en vethoudend afval.
- De gevolgen van de coronacrisis.
- Frankrijk overweegt nog steeds 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.
- 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.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2019 in %

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

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.

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2019 in %

CDNI												
2012-2019		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2019	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen		27 192	26 795	26 144	25 936	26 127	25 059	25 180	25 781	231 832	-5,19%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie :	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	36 081	2,88%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	339 780	-27,84%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	7 967	-9,22%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	1 039	-24,68%
<u>Zn -</u>	und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering											
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 232	10 652 489	11 232 110	11 320 744	90 624 927	21,61%
<u>Xn -</u>	Recettes des rétributions d'élimination / ingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage											
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	93 302 400	0,96%

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 administratieve 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.
