



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 2022
(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
2022
(artikelen 10 en 14)

INHOUDSOPGAVE

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017

2. Overzicht van de economische situatie voor het vervoer over de Rijn in 2020 en gevolgen van de Covid-19-pandemie

3. Aanpassing van de verwijderingsbijdrage in 2021

4. Perspectieven

5. Diverse overwegingen die gevolgen kunnen hebben voor de financiële verevening

6. Evaluatie van de hoogte van de verwijderingsbijdrage

Aanhangsels

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 € per 1000 liter geleverde gasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar 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. In 2020 is dit overschot gedaald tot minder dan 1 miljoen euro.

Voor de eerste keer sinds het van kracht worden van het CDNI werd in 2018 het jaar afgesloten met een tekort van circa 1 miljoen euro.

2018 was echter een jaar dat gekenmerkt werd door een laagwaterperiode.

In 2018 daalde het vrachtvervoer over de traditionele Rijn met 30% in vergelijking met het vierde kwartaal van 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (qua hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% afgenomen ten opzichte van 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring voor de afname in vervoer en gasolieverbruik. Een en ander hangt ook samen met de economische situatie, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

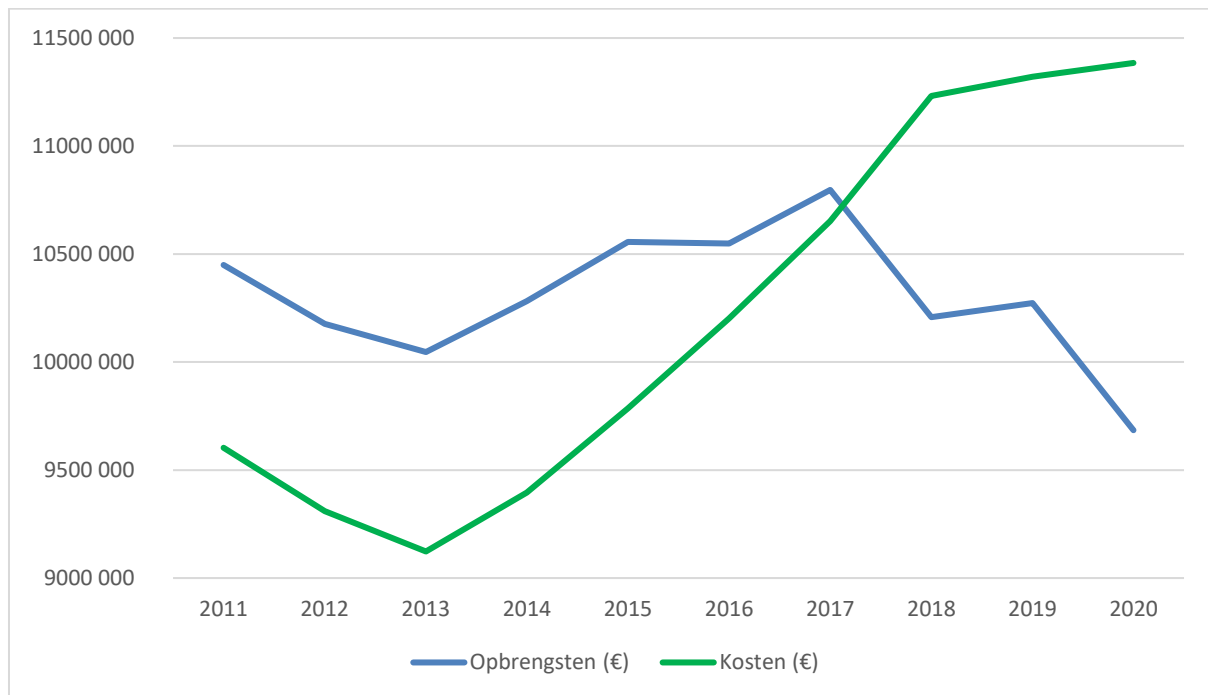
Daar komt nog bij dat in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen niet te veronachtzamen consequenties voor de kosten heeft gehad.

Ook het jaar 2019 werd afgerond met een tekort van ongeveer 1 miljoen euro. Ondanks gunstigere waterstanden, zijn de inkomsten slechts marginaal gestegen in vergelijking met 2018, dat gekenmerkt werd door lage waterstanden. De kosten bleven op hetzelfde peil liggen als het jaar ervoor (met een lichte stijging).

Ook 2020 is het financieringssysteem zwaar onder druk komen te staan. De Covid-19-pandemie had ernstige consequenties voor het handelsvolume. De reisbeperkingen hebben de activiteiten van de riviercruise-ondernemingen verregaand stilgelegd, maar ook het vervoer van goederen kreeg te kampen met de gevolgen, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI zijn dienovereenkomstig, met een nooit eerder vastgestelde daling van de opbrengsten uit de verwijderingsbijdragen in de orde van grootte van 5,7% in vergelijking met 2019.

Hoewel dit samenhangt met een zwakke daling van de vraag naar vervoer van goederen en de afname van de activiteiten bij de riviercruises, moet worden vastgesteld dat de kosten niet naar verhouding zijn afgenomen.

▪ **AFBEELDING 1: ONTWIKKELING VAN DE OPBRENGSTEN EN KOSTEN IN 2011-2020¹**



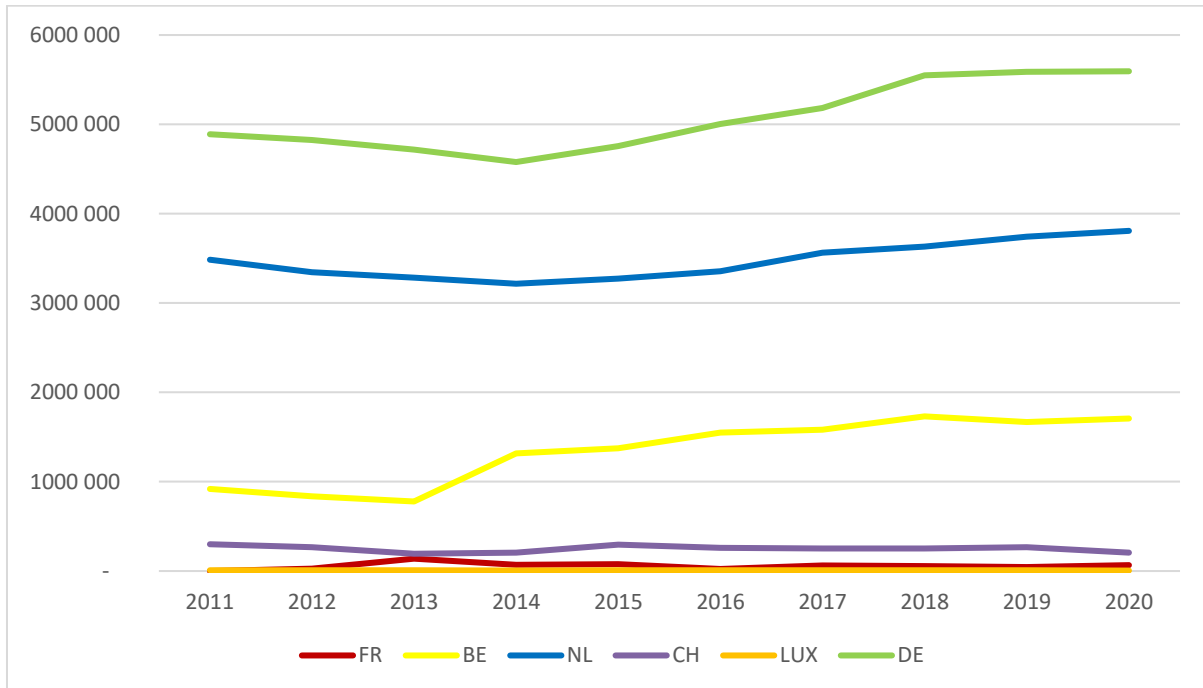
In de periode 2011-2020, zijn de kosten voor de inzameling en verwijdering gestegen van **9.600.000** euro naar **11.385.000** euro.

De verwijderingsbijdragen liggen sinds 2011 tussen **9.680.500²** euro (2020) en **10.796.800** euro (2017).

¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële vereveningen van het CDNI. De gegevens voor 2020 zijn voorlopige gegevens

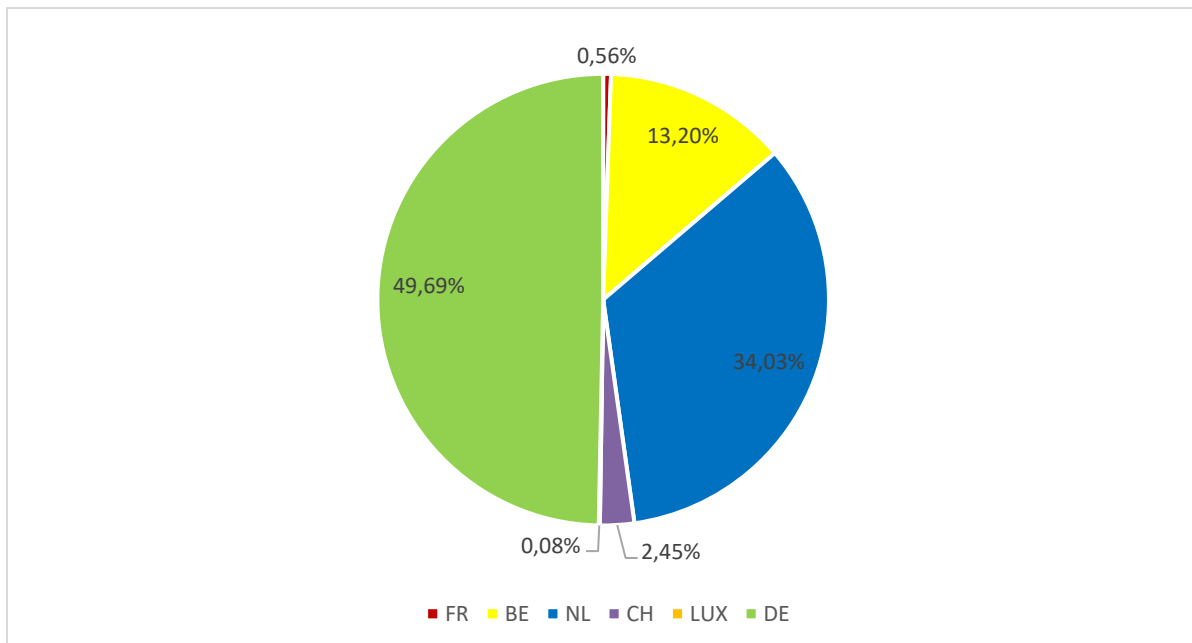
² Voorlopig bedrag

▪ **AFBEELDING 2: ONTWIKKELING VAN DE KOSTEN per NI 2011-2020**



De hier vermelde kosten zijn uitsluitend de kosten die samenhangen met de financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen.

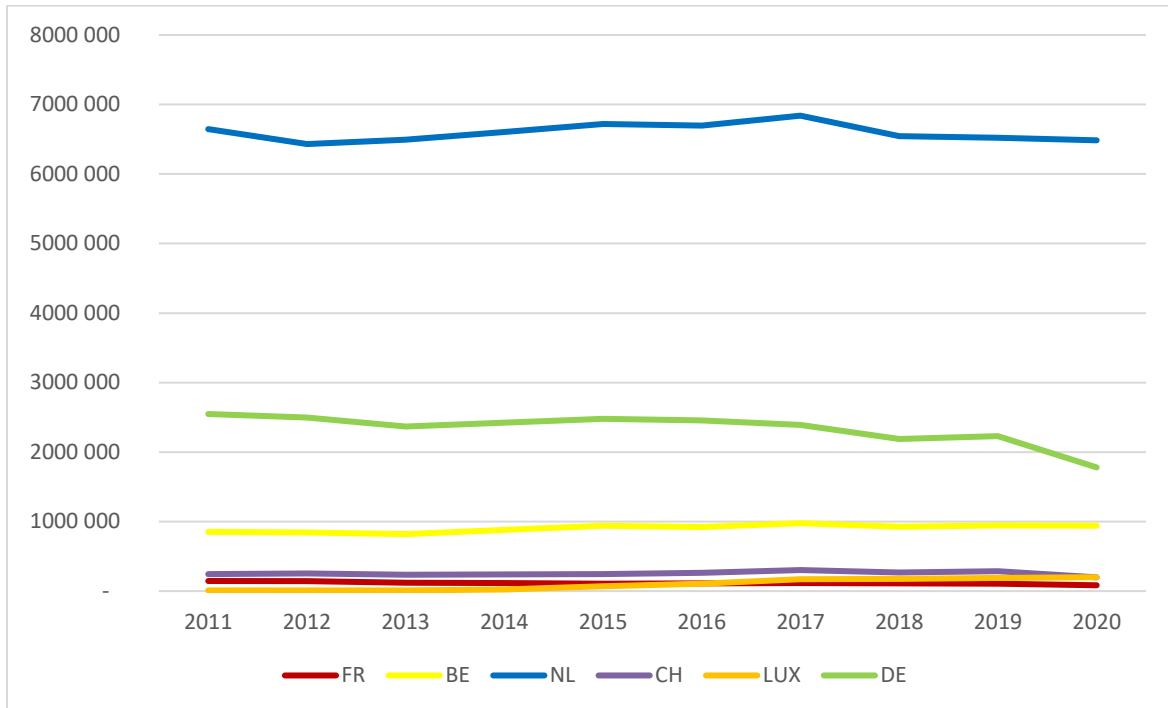
▪ **AFBEELDING 3: VERDELING VAN DE KOSTEN per NI 2011-2020**



In de genoemde periode werden de volgende hoeveelheden ingezameld:

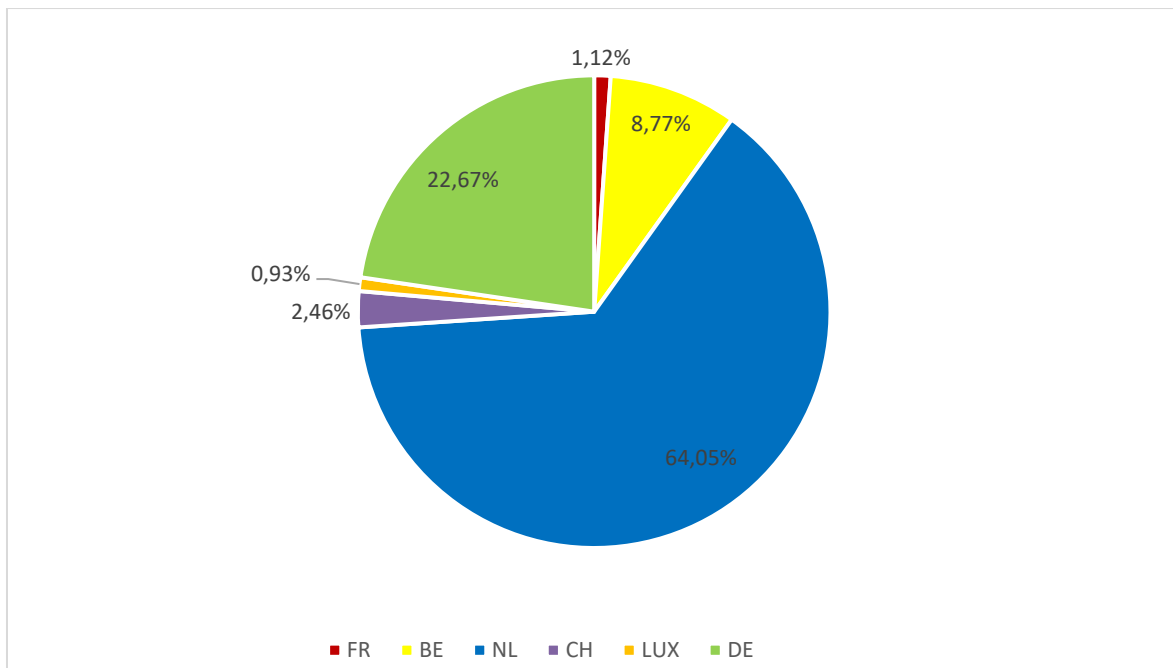
- **409.615 m³** bilgewater;
- **40.035 m³** afgewerkte olie;
- **10,165 ton** vaste oliehoudende afvalstoffen;
- **1,276 ton** afvalrecipiënten.

▪ **AFBEEDLING 4: ONTWIKKELING VAN DE OPBRENGSTEN per NI 2011-2020**



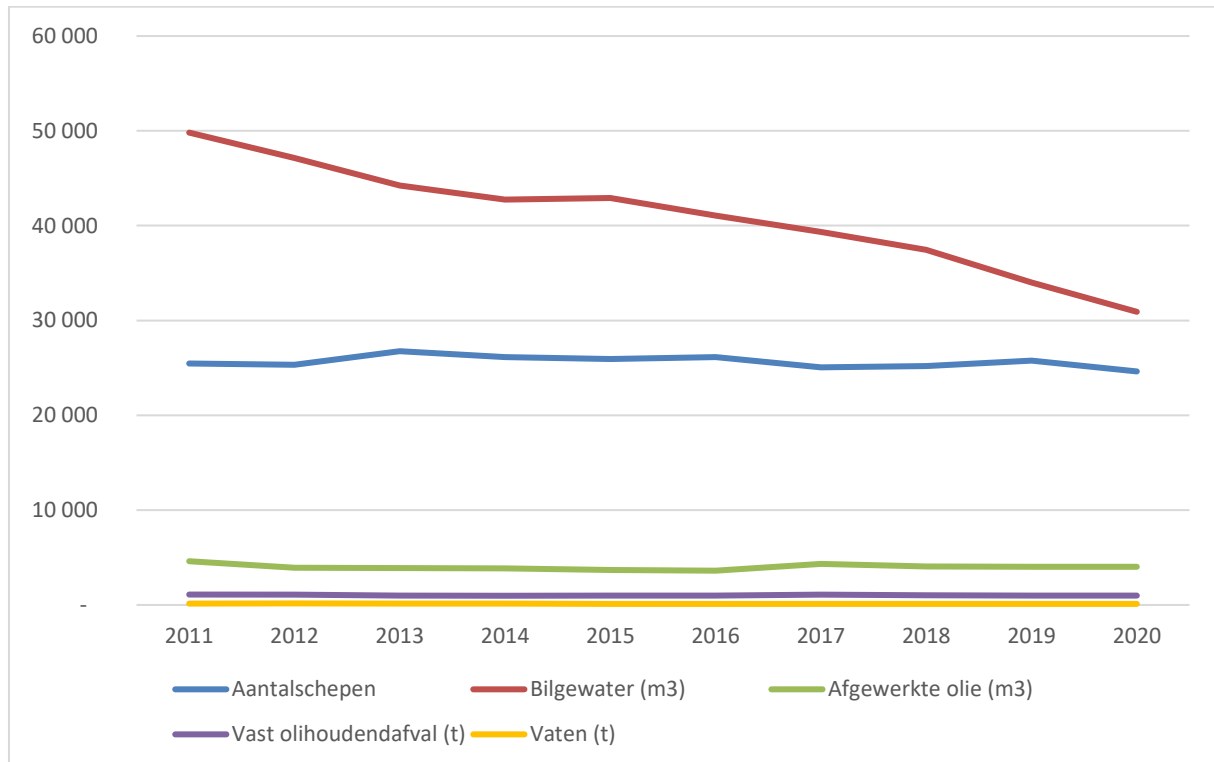
De opbrengsten zijn afkomstig van de verwijderingsbijdrage, de ontvangen rente (verschuldigde rente is in mindering gebracht) en eventuele andere opbrengsten, zoals die uit de verkoop van afgewerkte olie.

▪ **AFBEELDING 5: VERDELING VAN DE OPBRENGSTEN per NI 2011-2020**



Het binnenvaartbedrijfsleven heeft in de genoemde periode **103.000.000** euro aan het systeem bijgedragen (inkomsten 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. **102.000.000** euro.

▪ **AFBEELDING 6: ONTWIKKELING VAN DE INGENOMEN HOEVEELHEDEN AFVALSTOFFEN 2011-2020**



Het netwerk van ontvangstinrichtingen is tussen 2011 en 2020 nauwelijks aan veranderingen onderhevig geweest. Er werd ongeveer **256.000** keer gebruik gemaakt van de aangeboden dienstverlening waarbij de schepen bij elke transactie een of meer afvalfracties hebben afgegeven.

Voor wat betreft de hoeveelheid olie- en vethoudend afval dat werd ingenomen, is de algemene tendens van het aantal afgifetransacties en de afgegeven hoeveelheden **licht dalend**, terwijl de hoeveelheden bilgewater een **ononderbroken daling** laten zien.

2. Overzicht van de economische situatie voor het vervoer over de Rijn in 2020 en gevolgen van de Covid-19-pandemie³

2.1 Vervoer van goederen

In 2020 is het vervoer van goederen over de Rijn **significant gedaald met - 8,50%** in vergelijking met 2019. De sterkste daling werd geregistreerd in mei (- 17,30% vergeleken met mei 2019). Het laatste kwartaal pakte beter uit en toonde slechts een kleine vermindering van maar 1% ten opzichte van 2019.

▪ AFBEELDING 7: VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE TRADITIONELE RIJN 2019-2020 (per maand)



Bron: Analyse van de CCR op basis van gegevens van Destatis

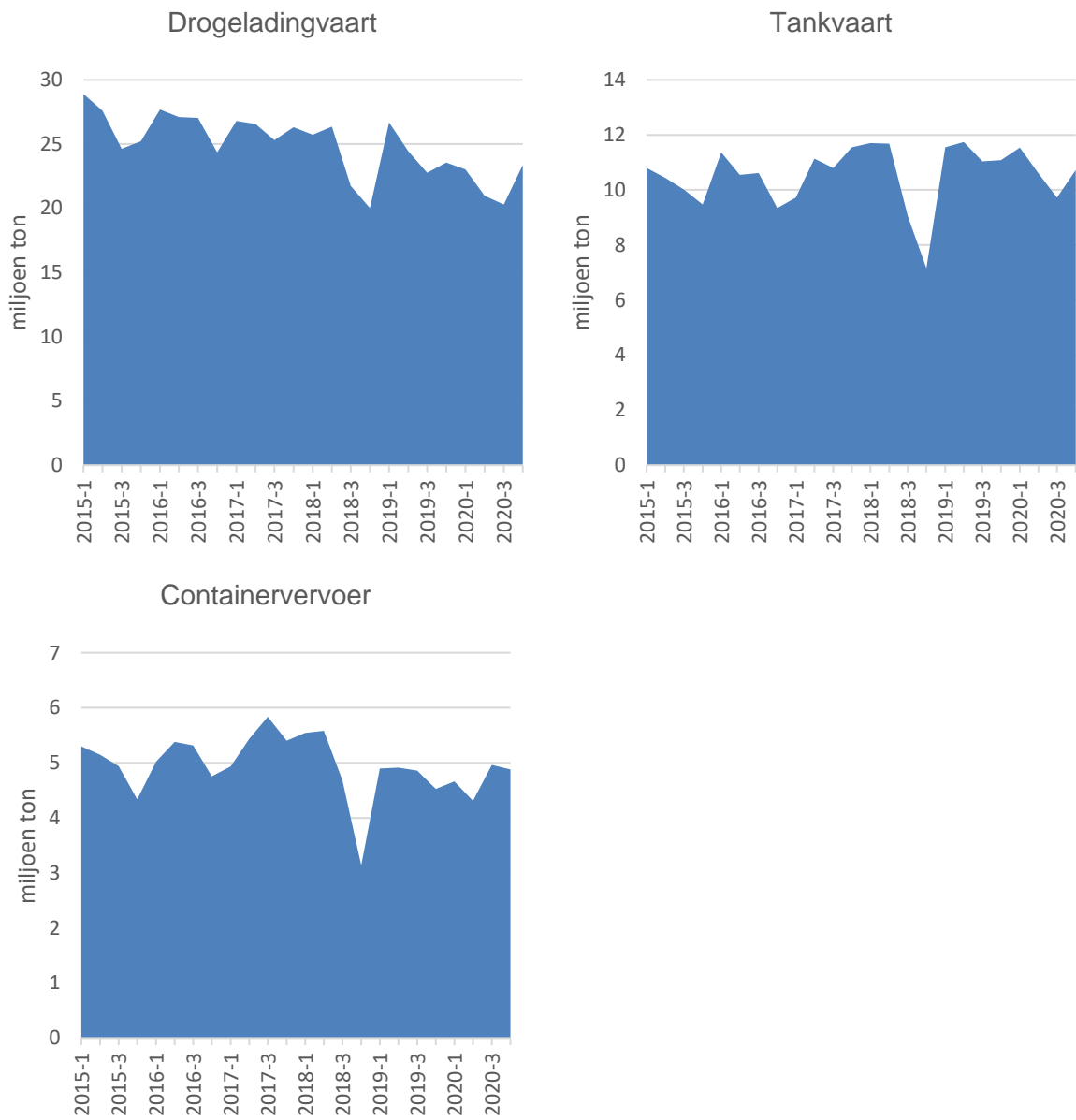
Bekijkt men de cijfers per soort goederen, dan moet worden vastgesteld dat **steenkolen het zwaarst getroffen werd (- 23,8%)**, alsmede ijzerertsen (- 14,2%).

Het vervoer van containers toonde slechts een geringe afname van 1,4%.

Daar staat tegenover dat er bij landbouwproducten en levensmiddelen een verhoging werd geboekt van 10,2%.

³ Alle rapporten van de Marktobservatie zijn beschikbaar op de volgende website: <https://inland-navigation-market.org/>

AFBEELDING 8: VERVOER VAN GOEDEREN OVER DE RIJN NAAR SOORT LADING 2015-2020 (kwartaalcijfers)

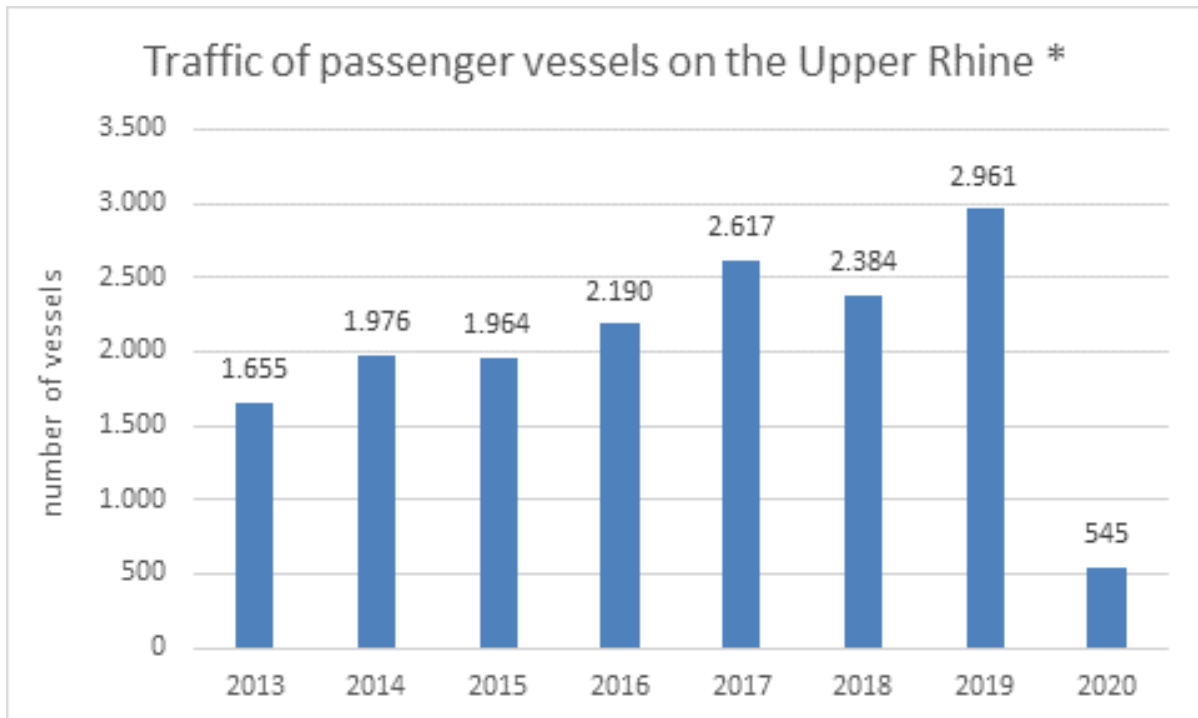


Vervoer van goederen over de Rijn naar soort lading (T1 2015-T4 2020) (Bron: Marktobservatie, CCR)

2.2 Passagiersvaart

Het vervoer van passagiers werd zeer zwaar getroffen door de pandemie. Vanaf maart 2020 werden alle riviercruises geannuleerd en vonder er ook geen dagtochtexcursies meer plaats. Dit segment werd geconfronteerd met een **dramatische daling van 81,6%** in vergelijking met 2019.

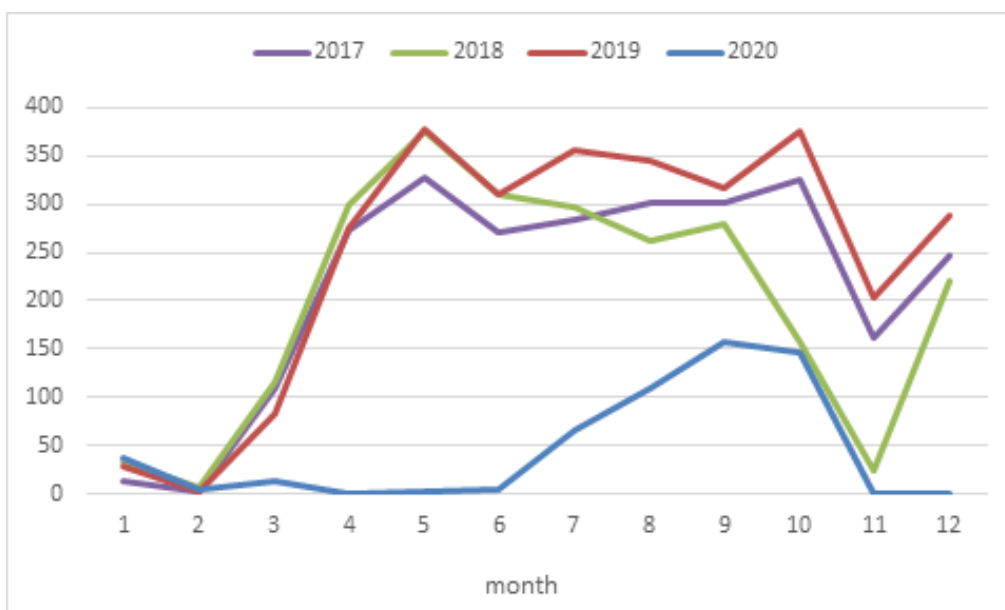
- **AFBEELDING 9: AANTAL PASSAGIERSSCHEPEN DAT DE SLUIS VAN IFFEZHEIM PASSEERDE 2013-2020**



Bron: Marktobservatie, CCR

* Aantal passagiersschepen dat de sluis bij Iffezheim passeerde

- **AFBEELDING 10: VERGELIJKING VANAF 2017**



Bron: Marktobservatie, CCR

2.3 Gevolgen voor de verwijderingsbijdrage

In vergelijking met 2019 zijn de opbrengsten uit hoofde van de verwijderingsbijdrage duidelijk gedaald (- 5,74%) (bijna 600.000 €). Het beeld is het slechtst in het tweede en derde kwartaal. Dit hangt rechtstreeks samen met de daling in de economische activiteit en het vervoer over de binnenwateren, alsook de ongekende teruggang in de riviercruises.

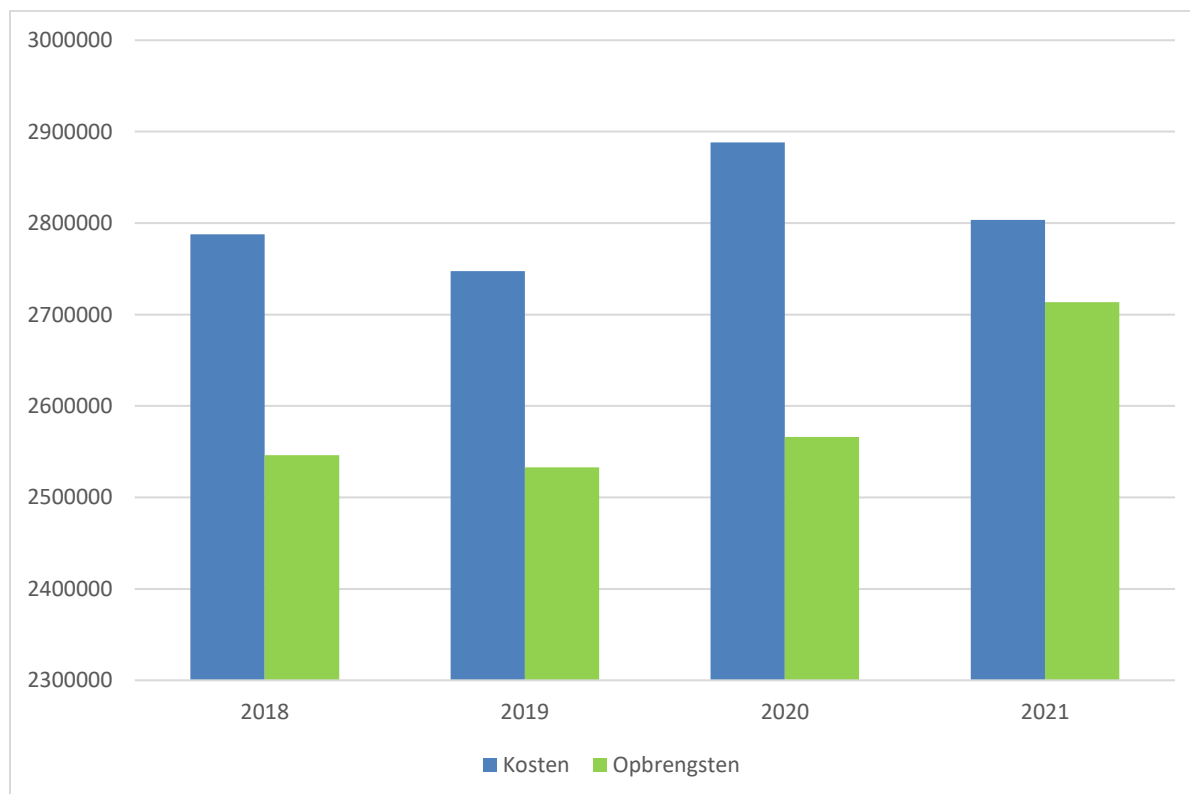
	2019	2020	Variaties in %	Variaties in €
T1	2 532 835 €	2 565 992 €	1,31%	+ 33 157 €
T2	2 592 716 €	2 279 806 €	-12,07%	-312 910 €
T3	2 649 205 €	2 318 826 €	-12,47%	-330 379 €
T4	2 504 245 €	2 532 242 €	1,12%	+ 27 997 €
TOTAL	10 277 300 €	9 687 867 €	-5,74%	-589 433 €

3. Aanpassing van de verwijderingsbijdrage in 2021

Vastgesteld kan worden dat de kosten op middellange termijn nog steeds veel hoger uitvallen dan de opbrengsten, zodat de CVP op voorstel van het IVC en na raadpleging van de erkende organisaties, besloten heeft de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2021 te verhogen tot 8,50 euro per 1.000 l accijnsvrije, gebunkerde gasolie, om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft.

De gevolgen van deze verhoging kunnen vastgesteld worden in de resultaten van de verevening voor het eerste kwartaal van 2021.

■ AFBEELDING 11: VERGELIJKING VAN DE KOSTEN EN OPBRENGSTEN IN DE EERSTE KWARTALEN 2018-2020



Na deze eerste aanpassing van de verwijderingsbijdrage tot een bedrag van 8,50 euro vanaf 1 januari 2021 zou het systeem langzaam maar zeker weer in evenwicht moeten komen.

4. Perspectieven

Op basis van de gegevens en ervaringen vanaf 2012 (aangangsel 1) en de ramingen die verstrekt werden door de NI's, is er voor de jaren 2021 en 2022 een raming gemaakt voor het financieringssysteem van de verzameling en verwijdering van afvalstoffen van Deel A van het verdrag.

IN	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming uitgaven	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten	Raming opbrengsten
	2021	2022	2023	2024	2025	2021	2022	2023	2024	2025
DE	5 800 000	5 850 000	5 900 000	5 950 000	6 000 000	2 150 000	2 350 000	2 400 000	2 450 000	2 500 000
BE	1 700 000	1 765 000	1 800 000	1 820 000	1 850 000	1 050 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000	1 135 000
FR	61 000	61 000	61 000	61 000	61 000	102 000	125 000	125 000	125 000	125 000
LUX	9 000	9 000	9 000	9 000	9 000	255 000	255 000	255 000	255 000	255 000
NL	3 900 000	4 000 000	4 100 000	4 200 000	4 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000	7 300 000
CH	255 000	260 000	260 000	260 000	260 000	306 000	306 000	306 000	306 000	306 000
TOTAL	11 727 021	11 947 022	12 132 023	12 302 024	12 482 025	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025

Raming van de opbrengsten en uitgaven voor 2021 en 2022

De NI's gaan voor 2021 uit van opbrengsten ter hoogte van 11.165.000 euro en uitgaven ter hoogte van 11.727.000 euro. Als deze bedragen inderdaad bevestigd worden, wordt het jaar 2021 afgesloten met een tekort van meer dan 590.000 euro. Na aftrek van het gecumuleerd overschot uit de jaren tussen 2011 en 2020, zal er aan het einde van het boekjaar 2021 nog een overschot zijn van circa 400.000 euro.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- Minder inkomsten als gevolg van de pandemie.
- De verkoop van afgewerkte olie levert minder op.
- Het valt te verwachten dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater zullen blijven stijgen.
- De kosten voor de inzameling en verwijdering nemen toe als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verassing door verbranding...).
- De prijsontwikkeling van gasolie. De prijsdaling in 2020 kan snel omslaan in een prijsverhoging.
- 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.
- De bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen volgen de consumentenprijsindices en de salariskosten voor de bemanningsleden van de bilgeboden.
- Er zullen nieuwe bilgeboden in gebruik genomen moeten worden omdat zij vanaf 31 december 2038 dubbelwandig moeten zijn, met dien verstande dat er hierin geïnvesteerd zal moeten worden.

5. Diverse overwegingen die gevolgen kunnen hebben voor de financiële verevening

- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie plaatsgevonden over Deel A**. Deze conferentie heeft ertoe bijgedragen de bakens te plaatsen voor de komende jaren om tot een strategie te komen die nodig is om te kunnen zorgen voor een bestendig internationaal financieringssysteem.

Als speerpunten werden de volgende aspecten genoemd:

- In ieder geval het huidige inname- en verwijderingsnetwerk handhaven, hetgeen waarschijnlijk betekent dat de kosten zullen stijgen;
- zoeken naar nieuwe synergieën voor de inzameling;
- zorgen voor minder afval dat ingezameld moet worden;
- de financieringsstructuur tegen het licht houden.
- **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.
- Er moet ook gedacht worden aan de **eventueel vereiste modernisering van de bilgeboden**⁴. 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 2039 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.

6. Evaluatie van de hoogte van de verwijderingsbijdrage

De opbrengsten uit de verwijderingsbijdragen zijn sinds 2018 niet meer voldoende om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval te dekken. Vastgesteld kan worden dat ook na de verhoging van de verwijderingsbijdrage met een euro vanaf 1 januari 2021 en na de toepassing van het hogere tarief in het eerste kwartaal - dat echter nog steeds door de pandemie wordt beïnvloed – dit tarief nog niet voldoende is om alle kosten te dekken.

Het is nu nog te vroeg om conclusies te trekken over de gevolgen van de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 euro per 1.000 l gebunkerde gasolie vanaf 1 januari 2021, omdat de situatie nu uitzonderlijk is vanwege de Covid-19-pandemie (minder inkomsten).

Gezien de wijze waarop het systeem de afgelopen tijd ontwikkeld heeft, zal dit op middellange termijn waarschijnlijk betekenen dat de verwijderingsbijdrage opnieuw verhoogd zal moeten worden.

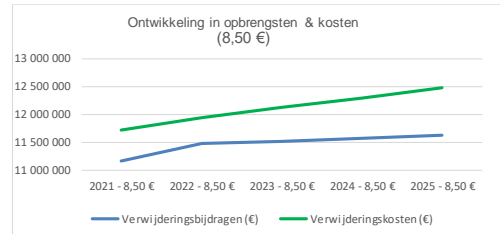
Het IVC zal de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) zorgvuldig in de gaten houden om ervoor te zorgen dat het systeem blijft functioneren.

⁴ 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.

Het secretariaat heeft op basis van de ramingen voor de jaren 2021-2025 verschillende scenario's opgesteld om in te kunnen schatten hoe hoog de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen dekken.

Hypothese 1: behoud van de verwijderingsbijdrage op 8,50 euro:

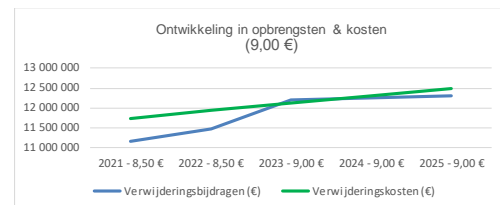
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	11 523 023	11 573 024	11 623 025
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	-609 006	-729 000	-859 000
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	-664 284	-1 393 284	-2 252 284



Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2023 tot een bedrag dat vervolgens meerdere jaren gelijk kan blijven:

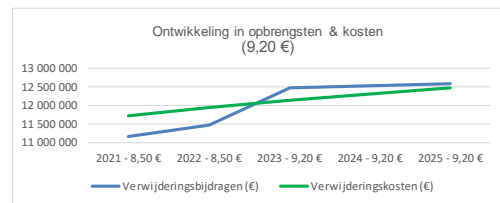
Scenario ad 9,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,00 €	2024 - 9,00 €	2025 - 9,00 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	12 200 848	12 253 790	12 306 732
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	68 819	-48 234	-175 293
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	13 541	-34 693	-209 986



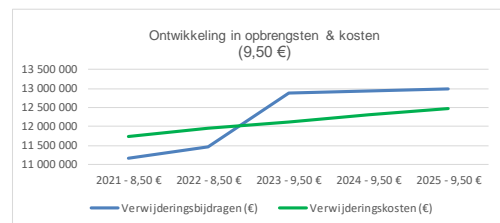
Scenario ad 9,20€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,20 €	2024 - 9,20 €	2025 - 9,20 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	12 471 978	12 526 097	12 580 215
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	339 949	224 073	98 190
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	284 671	508 743	606 934



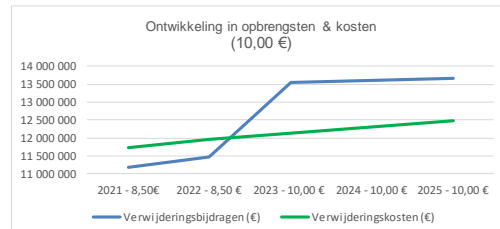
Scenario ad 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	12 878 673	12 934 556	12 990 440
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	746 644	632 532	508 415
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	691 366	1 323 898	1 832 313



Scenario ad 10,00€

	2021 - 8,50€	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Verwijderingskosten (€)	11 727 021	11 947 022	12 132 029	12 302 024	12 482 025
Verwijderingsbijdragen (€)	11 165 021	11 473 022	13 556 498	13 615 322	13 674 147
Overschot/Tekort (€)	-562 000	-474 000	1 424 469	1 313 298	1 192 122
Overschot/Tekort (€) Cumul	418 722	-55 278	1 369 191	2 682 489	3 874 611



Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2020 in %











Aanhangsel 2: Beschrijving en vergelijking van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

**Gecumuleerde gegevens en variaties
2012 – 2020 in %**

			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2020
2012-2020													
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	24 628	256 460	-9,43%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	40 101	2,50%
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	30 917	370 697	-34,40%
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	971	7 967	-10,05%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	1 039	-30,85%
	<u>Coût collecte et élimination /</u> <u>Kosten Sammlung und Entsorgung /</u> <u>Zn - Kosten inzameling & verwijdering</u>												
	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	11 381 237	102 006 164	22,26%
	<u>Recettes des rétributions d'élimination /</u> <u>ingenommene Entsorgungsgebühren /</u> <u>Xn - geïnde verwijderingsbijdrage</u>												
	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	9 684 486	102 986 886	-4,83%

*provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen

						
						
	12	3	1	1	24	1
	1	7			1	
	30	2				

De Verdragsluitende Staten van het CDNI bieden de scheepvaart verschillende mogelijkheden voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend afval.

Er zijn **202 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van
42 bilgeboden
32 vrachtwagens en
9 vaste stations.

Meer informatie over het inzamelingsnetwerk is beschikbaar op de website van het CDNI, waar voor elke afgifteplaats gedetailleerde informatie verstrekt wordt (<https://www.cdni-iwt.org/>). Deze informatie is tevens te vinden via de websites van de NI's.

De ontvangstinrichtingen zijn als volgt over de landen verdeeld:

43 in Duitsland waarvan twee dubbelwandige bilgeboden,
12 in België,
1 in Frankrijk,
1 in Luxemburg,
25 in Nederland en
1 in Zwitserland.

Vergelijking en 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 "Afvalstoffen 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.
