



CDNI

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 2023 (ARTIKELEN 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
2023
(artikelen 10 en 14)

INHOUDSOPGAVE

1.	Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2021	4
2.	Financiële ontwikkeling in 2021 en 2022	5
3.	Vooruitzichten voor 2023 en daarna	6
4.	Overzicht van de economische situatie voor het vervoer over de Rijn in 2021	7
5.	Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten	10
6.	Huidige ontwikkelingen die de verevening kunnen beïnvloeden	12
7.	Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage	13
8.	Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage vanaf 2023	14
Aanhangsels:		14

**Verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 10,00 euro vanaf 1 januari 2023:
Waarom opnieuw een verhoging?**

De organen van het CDNI hebben besloten – en dit in overleg met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven – de verwijderingsbijdrage opnieuw te verhogen.

Er zijn verschillende factoren die voor de Verdragsluitende Partijen aanleiding vormden om tot deze verhoging over te gaan:

- De kosten van de inzameling, inname en verwerking van het oliehoudend afval blijven stijgen en dit binnen een conjunctuur met een forse inflatie: vastgesteld kan worden dat de kosten voor het systeem sinds 2015 constant blijven stijgen (verhoging van de verwijderingskosten, van de salarissen van het personeel, verhoging van heffingen...). De opbrengsten waren in 2018 voor de eerste keer lager dan de kosten, hetgeen voor het CDNI de aanleiding vormde om in 2021 over te gaan tot een eerste verhoging van de verwijderingsbijdrage.

De huidige algemene economische conjunctuur heeft tot gevolg, mede door de oorlog in Oekraïne, dat de energieprijzen binnen enkele weken geëxplodeerd zijn. Dit heeft en zal ernstige consequenties hebben voor het systeem. De Nationale Instituten die belast zijn met de tenuitvoerlegging van het systeem en het beheer van het netwerk van ontvangstinrichtingen verwachten een stijging van de kosten in 2022 en in de komende jaren van op zijn minst 7 à 8%. Er moet op gewezen worden dat de contracten met de dienstverleners voor inflatie geïndexeerd zijn en dat er sinds het begin van het jaar sprake is van een galopperende inflatie.

- De financiële structuur van het systeem moet geconsolideerd worden: de verhoging van de bijdrage tot 8,50 € heeft maar nét en tijdelijk een evenwicht opgeleverd en het evenwicht binnen het systeem is zeer wankel. Bepaalde Nationale Instituten moeten naast de bijdrage andere financieringsregelingen gaan treffen (bijvoorbeeld in de vorm van leningen) om de kosten te kunnen dekken. Deze financiële instabiliteit vormt een bedreiging voor het systeem op korte termijn.

- De wens om een kwalitatief hoog dienstverleningsniveau te behouden: één van de mogelijke opties om de verwijderingsbijdrage niet te verhogen zou zijn om het dienstverleningsniveau te reduceren en minder ontvangstinrichtingen te voorzien. Deze optie strookt echter niet met de wens van het bedrijfsleven om het niveau van de dienstverlening te behouden en ook de Verdragsluitende Partijen willen het bedrijfsleven een efficiënt systeem bieden, zodat het bedrijfsleven kan voldoen aan de milieuverplichtingen.

- Gelet op bovenstaande elementen blijft het uitermate moeilijk en onzeker om in het licht van de huidige conjunctuur en economische situatie een stabiel tarief voor een langere periode vast te leggen, hoewel dat wel wenselijk wordt geacht en gehoopt wordt en door het bedrijfsleven als wens te kennen is gegeven.

Met het oog op de transparantie en de informatieverstrekking zal het uitgebreide jaarverslag over de evaluatie van de verwijderingsbijdrage op de website van het CDNI worden geplaatst. Het Internationaal Vereenings- en Coördinatieorgaan (IVC) evalueert jaarlijks het financieringssysteem van deel A en van de verwijderingsbijdrage op basis van dit verslag.

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2021

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 operationeel was, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken (overschot). Al sinds 2015 wordt echter vastgesteld dat de kosten blijven stijgen, hoewel dit tot nu toe geen ernstige gevolgen voor het systeem had, omdat de opbrengsten tot 2017 in gelijke tred toenamen.

Het jaar 2018, dat gekenmerkt werd door een langere periode met laagwater, werd afgesloten met een tekort van ongeveer een miljoen euro.

Het vervoer van goederen over de Rijn lag in het laatste kwartaal 30% lager dan in dezelfde periode in 2017.

Over het gehele jaar 2018 gezien, is het vervoer van goederen (in hoeveelheden) over de Rijn met circa 12% gedaald in vergelijking met 2017. Het laagwater is echter niet de enige verklaring van de daling van het vervoer en afname in het gasolieverbruik. Ook de economische situatie is daar debet aan, die in de tweede helft van het jaar aanzienlijk slechter was.

Daar komt nog bij dat er in 2018 een dubbelwandige bilgeboot in gebruik werd genomen, hetgeen aanzienlijke gevolgen had voor de kosten.

Het jaar 2020 had eveneens ernstige consequenties voor het financieringssysteem. De Covid-19-pandemie heeft tot zeer omvangrijke beperkingen in de riviercruisevaart geleid. Er waren ook gevolgen voor het vrachtvervoer, zij het in mindere mate. De gevolgen voor het financieringssysteem van Deel A van het CDNI waren dienovereenkomstig met een recorddaling bij de opbrengsten van de verwijderingsbijdrage van 5,7% ten opzichte van 2019.

Tegelijkertijd zijn vanaf 2015 de kosten aanzienlijk gestegen. Ondanks het feit dat het netwerk van ontvangstinrichtingen vrijwel gelijk gebleven is, zijn de kosten ongeveer een miljoen euro hoger uitgevallen.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze ontwikkeling:

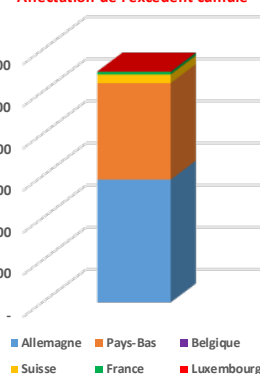
- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen zijn gekoppeld aan de levenskostenprijsindex en de gasolieprijzen;
- inflatie;
- de verhoging van de verwijderings- en verwerkingskosten, bijvoorbeeld als gevolg van nieuwe heffingen (heffing op verbranding...);
- nieuwe investeringen.

De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2021¹

	Rétributions	Dépenses	Excédent	Allemagne	Pays-Bas	Belgique	Suisse	France	Luxembourg	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	
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	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	48 281	21 433	3 415	857	100	
2018	10 207 760	11 232 109	-1 024 349	-506 207	-331 329	-157 905	-23 073	-5 021	-814	
2019	10 273 487	11 320 745	-1 047 258	-516 814	-346 371	-154 402	-24 581	-4 261	-829	
2020	9 685 925	11 428 181	-1 742 256	-852 871	-579 984	-260 048	-39 189	-9 245	-918	
2021	11 421 707	11 269 894	151 813	72 325	52 940	22 464	3 273	729	84	
Total	114 410 033	113 323 002	1 087 031	583 474	458 281	-10 591	41 309	12 977	1 586	

Affectation de l'excédent cumulé



Eind 2021 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 1.087.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel als volgt aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt:

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2021

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021 (provisoire)	Etat Cumulé
DE	430 267,67 €	449 389,10 €	476 401,58 €	431 623,22 €	359 027,53 €	170 099,86 €	70 231,74 €	- 506 207,70 €	- 516 814,27 €	- 852 870,87 €	72 324,61 €	583 472,47 €
BE	80 994,61 €	77 801,95 €	78 630,03 €	124 147,02 €	103 603,79 €	52 689,20 €	21 432,71 €	- 157 905,52 €	- 154 401,83 €	- 260 048,45 €	22 463,76 €	- 10 592,74 €
FR		2 474,28 €	13 986,45 €	6 737,65 €	5 922,47 €	797,73 €	857,33 €	- 5 021,43 €	- 4 261,28 €	- 9 244,84 €	728,94 €	12 977,30 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	83,55 €	1 586,27 €
NL	306 797,89 €	311 751,20 €	331 705,02 €	303 193,68 €	247 165,17 €	114 130,88 €	48 280,59 €	- 331 329,08 €	- 346 370,74 €	- 579 984,00 €	52 939,69 €	458 280,30 €
CH	26 427,57 €	24 875,35 €	19 556,12 €	19 574,64 €	22 219,90 €	8 809,67 €	3 414,85 €	- 23 073,20 €	- 24 580,73 €	- 39 188,53 €	3 273,39 €	41 309,03 €
Σ	845 249,24 €	867 115,03 €	921 154,47 €	885 831,21 €	738 590,00 €	346 825,00 €	144 317,00 €	-1 024 350,71 €	-1 047 258,00 €	-1 742 254,54 €	151 813,93 €	1 087 032,63 €

Het gaat om een vrij gering overschot (om niet te zeggen eigenlijk nauwelijks de moeite waard), met dien verstande dat de financiering van de ontvangstinrichtingen precair kan worden genoemd.

Tussen 2011 en 2021 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 114 miljoen euro aan het systeem bijgedragen. De kosten van het systeem voor de inzameling, afgifte en inname dat door de Nationale Instituten (NI's) van de zes verdragsluitende staten is opgezet, liggen bij ongeveer 113 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2021 heeft dit een overschot opgeleverd van 1.087.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt.

Het netwerk van ontvangstinrichtingen dat tot stand werd gebracht na het van kracht worden van het CDNI, is tussen 2011 en 2021 vrijwel hetzelfde gebleven (met uitzondering van België).

2. Financiële ontwikkeling in 2021 en 2022

Om ervoor te zorgen dat het systeem in evenwicht blijft en de kosten van het systeem gedekt zijn heeft de Conferentie der Verdragsluitende partijen op voorstel van het IVC en na overleg met het bedrijfsleven, besloten de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2021 te verhogen tot 8,50 euro per 1000 l gebunkerde gasolie. De gevolgen van deze verhoging ziet men in de voorlopige resultaten van de internationale financiële verevening. **De voorlopige resultaten voor 2021 laten zien dat er opnieuw van een zeker evenwicht kan worden gesproken**, nadat er drie jaar lang tekorten werden geboekt. Er moet echter op gewezen worden dat de inkomsten gestegen zijn als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gebunkerd zou zijn. De hoeveelheden die gebunkerd werden, liggen vrijwel op hetzelfde niveau als in 2019.

¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2021 zijn voorlopige gegevens.

De kosten zijn bovendien nog steeds zeer hoog. Zij hangen af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten, die allemaal in 2021 gestegen zijn. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2022 voortzetten.

De Nationale Instituten verwachten daarom **geen daling en zelfs geen gelijkblijvende kosten** van de inzameling en verwerking van olie- en vethoudend afval in de Rijn- en binnenvaart. **Zij rekenen voor 2022 met een tekort ter hoogte van ongeveer 260.000 euro.**

3. Vooruitzichten voor 2023 en daarna

De NI's gaan voor 2023 uit van totale inkomsten ter hoogte van 13 mln. € en totale uitgaven ter hoogte van 12,2 mln. €. Als deze bedragen zo uit de bus komen, zal het jaar 2023 daarom ook een tekort gaan opleveren van een miljoen €. Dit tekort zal derhalve niet meer gecompenseerd kunnen worden door het overschot dat er nog is uit de jaren 2011 tot 2022. Dit kan op het moment dat de inzamelings- en verwerkingsdiensten betaald moeten worden – hetgeen een paar keer per jaar het geval is – ertoe leiden dat de kasmiddelen krap worden. Om dit kastekort op te vangen zal er dan gebruik gemaakt moeten worden van bankleningen.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- de situatie ten aanzien van afgewerkte olie is verregaand hetzelfde gebleven;
- de hogere kosten van de verwijdering en verwerking als gevolg van nieuwe heffingen (heffingen op de verbranding...);
- aangenomen wordt dat de kosten voor de verwijdering van bilgewater verder zullen toenemen;
- de Covid-19-pandemie waardoor het passagiersvervoer een tijd lang sterk daalde en ook het vervoer van goederen afnam, zij het in mindere mate;
- de verhoging van de grondstofprijzen en met name de energieprijzen (vooral in de huidige context van de oorlog in Oekraïne, die een grote crisis in de energiesector teweegbrengt);
- een afname in de vervoersvraag door de verhoging van de prijzen van grondstoffen en een kleine productie van levensmiddelen (eveneens in verband met de oorlog in Oekraïne);
- de invoering van nieuwe brandstoffen, zij het nog in beperkte omvang;
- het afsluiten van nieuwe contracten voor de inzameling en verwerking van oude olie tegen hogere kosten dan wat in de huidige contracten overeengekomen is;
- aangenomen wordt dat de prijsindex verder zal stijgen (o.a. personeels- en gasoliekosten). De exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen volgen namelijk de levenskostenprijsindex en hangen tevens samen met de salariskosten van de bemanning aan boord van de bilgeboten.
- tot 2025 zijn er in geen enkel land grote investeringen gepland.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2022-2025

Staat	Uitgaven Voorlopige FV 2021	Raming Uitgaven 2022	Raming Uitgaven 2023	Raming Uitgaven 2024	Raming Uitgaven 2025	Ontvangsten Voorlopige FV 2021	Raming Ontvangsten 2022	Raming Ontvangsten 2023	Raming Ontvangsten 2024	Raming Ontvangsten 2025
DE	5 369 011,00	5 650 000,00	6 200 000,00	6 400 000,00	6 600 000,00	2 154 429,00	2 300 000,00	2 500 000,00	2 700 000,00	2 900 000,00
BE	1 667 595,00	1 814 106,00	1 995 517,00	2 195 068,00	2 414 575,00	1 110 244,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00	1 100 000,00
FR	54 113,00	55 195,00	56 299,00	57 425,00	58 574,00	126 511,00	129 041,00	131 622,00	134 255,00	136 940,00
LUX	6 202,00	9 000,00	9 225,00	9 500,00	9 800,00	217 786,00	170 000,00	173 400,00	180 000,00	183 600,00
NL	3 929 973,00	4 053 793,00	4 459 172,00	4 905 060,00	5 395 598,00	7 522 663,00	7 673 116,00	7 826 579,00	7 983 110,00	8 142 772,00
CH	243 000,00	270 000,00	276 750,00	283 669,00	290 761,00	290 073,00	220 000,00	224 400,00	240 000,00	244 800,00
Totaal	11 269 894,00	11 852 094,00	12 996 963,00	13 850 722,00	14 769 308,00	11 421 706,00	11 592 157,00	11 956 001,00	12 337 365,00	12 708 112,00

De contracten voor de inzameling en verwijdering die gesloten zijn met de dienstverleners zijn geïndexeerd voor inflatie, salarissen en gasolieprijs. De kosten houden rekening met de prijsindexatie die door de NI's geschat wordt op 2 à 10% per jaar.

Het spreekt echter vanzelf dat het moeilijk is om ramingen op te stellen en dat er dus rekening gehouden moet worden met afwijkingen.

4. Overzicht van de economische situatie voor het vervoer over de Rijn in 2021²

4.1 Goederenvervoer

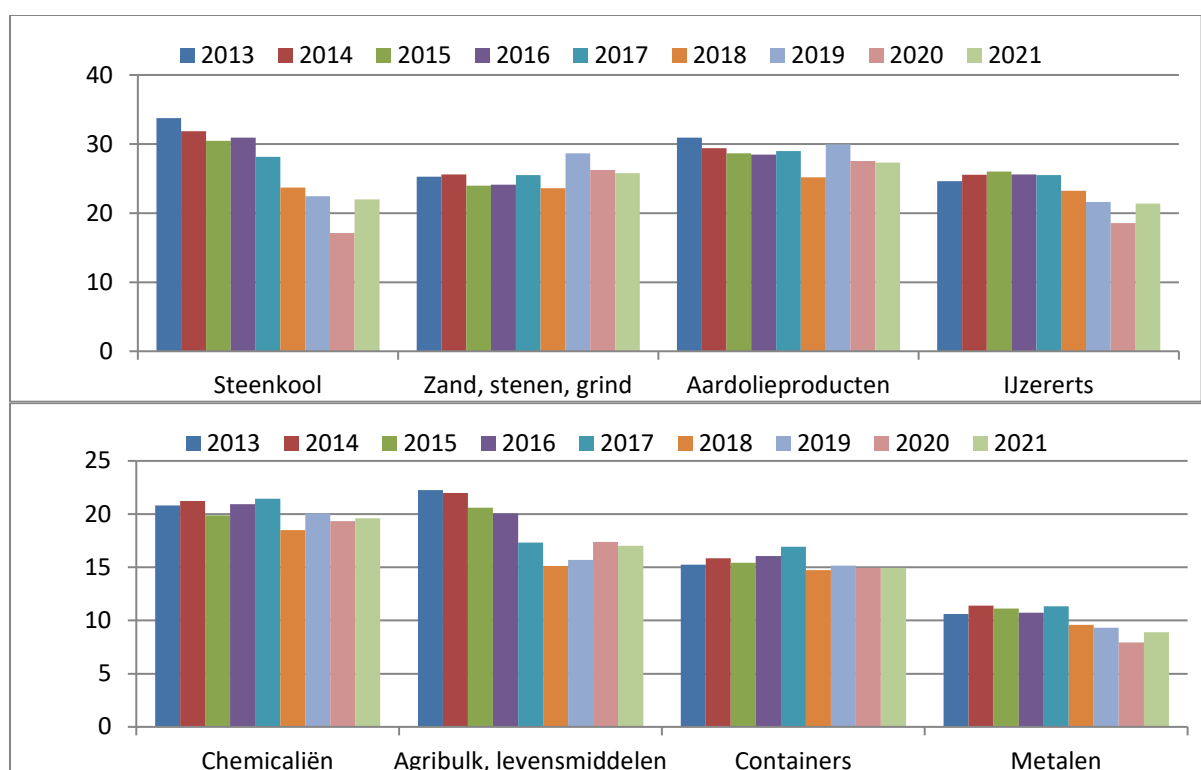
Wat de economische situatie van het vrachtovervoer over de Rijn betreft, is er over de gehele linie **herstel zichtbaar**. Het vrachtovervoer is in 2021 met 5,4% gestegen in vergelijking met 2020. Met name in de twee drogeladingsegmenten ijzererts en kolen, is het herstel duidelijk zichtbaar. Beide tonen een positief groeipercentage: ijzererts +15% en kolen +28%. De redenen hiervoor zijn tweeledig. Een reden is een sterke stijging in de vraag naar kolen in de energiesector vanwege de exploderende gasprijzen, en de tweede is de gestegen staalproductie.

Begin april heeft de Europese Commissie voorgesteld de invoer van **Russische kolen te verbieden**, waarbij niet vergeten mag worden dat deze goed is voor **45% van de totale Europese invoer van kolen**. Dit zou enerzijds de ontwikkeling van hernieuwbare energie kunnen versnellen, maar ook anderzijds tot gevolg kunnen hebben dat de uitfasering van kernenergie wordt uitgesteld. **Er wordt echter nog steeds gerekend op een grotere vraag naar kolen.**

Goederensegmenten zoals containers, zand, aarde, bouwmaterialen en levensmiddelen en veevoeder bewegen zich onverminderd op een vrij stabiel niveau. Hetzelfde geldt voor het vervoer van vloeibare producten.

De gezondheidscrisis wordt gevolgd door een **ernstige geopolitieke crisis** vanwege de oorlog in Oekraïne sinds 24 februari 2022. De sancties tegen Rusland op energiegebied en de stillegging van de landbouwactiviteiten in Oekraïne zullen ongetwijfeld **zwaarwegende consequenties** hebben, waarbij het zeer moeilijk is om te voorspellen wat dit gaat betekenen voor het vervoer van landbouw- en energieproducten.

Vrachtovervoer over de traditionele Rijn per goederensoort (in miljoen ton)³



Bron: analyse van de CCR op basis van cijfers van Destatis

² Dit hoofdstuk is opgesteld in samenwerking met de afdeling voor de marktobservatie van de CCR. Alle rapporten op het gebied van de marktobservatie zijn te vinden op de website: <https://inland-navigation-market.org/>

³ Voor de containers: nettogewicht

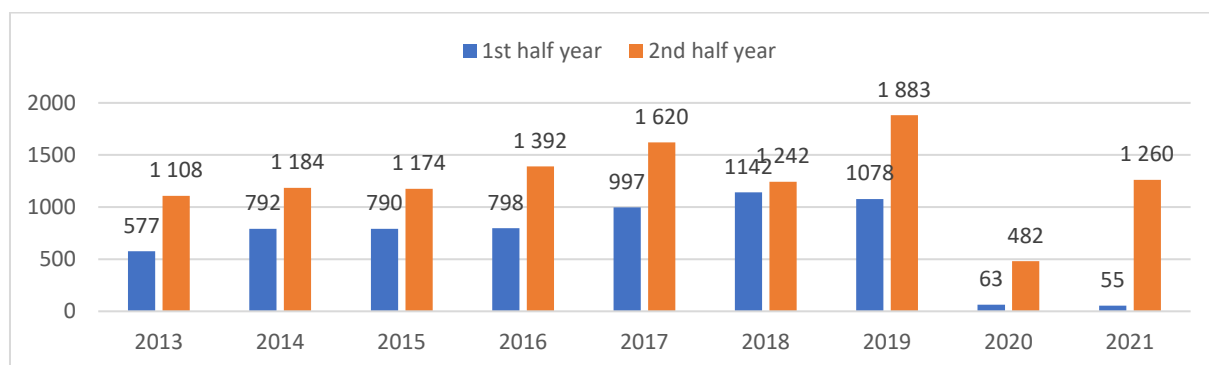
Totale hoeveelheid over de traditionele Rijn vervoerde goederen
en per belangrijkste goederensegmenten (in miljoen ton)
en verandingspercentage 2020/2019

Goederensegmenten	2019	2020	2021	2021/2020 in %
Traditionele Rijn (totaal)	174,1	160,0	168,6	+5,4
Aardolieproducten	30,0	27,6	27,3	-1,1
Zand, stenen, grind	28,6	26,2	25,8	-1,5
Chemicaliën	20,1	19,3	19,6	+1,6
IJzererts	21,6	18,5	21,4	+15,7
Levensmiddelen	15,7	17,4	17,0	-2,3
Steenkool	22,4	17,1	22,0	+28,6
Goederen in containers	15,2	15,0	14,9	-0,6
Metalen	9,3	8,0	8,9	+11,2

4.2 Passagiersvervoer

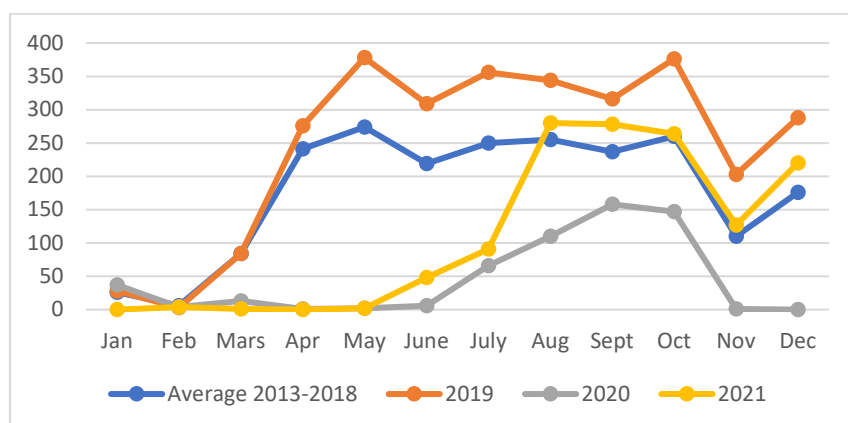
In de eerste helft van 2021 lagen de activiteiten in de passagiersvaart nog 90 à 95% onder het niveau van de eerste helft van 2019 (!).

Aantal passagiersschepen dat de sluis bij IJfzheim passeert in de periode 2013-2021



Bron: Duitse waterweg- en scheepvaartautoriteit

Vergelijking vanaf 2017



Bron:

Duitse waterweg- en scheepvaartautoriteit

De situatie in de passagiersvaart is in 2021 beter geworden.

Uit door de BEV geleverde cijfers blijkt dat de inkomsten van de BEV uit de passagiersvaart in 2021 aangetrokken zijn. Zij bedroegen 224.000 €, oftewel 124% meer dan in 2020. Maar deze inkomsten liggen desalniettemin nog steeds 47% onder het niveau van 2019:

Verwijderingsbijdrage, opbrengsten van de BEV uit de passagiersvaart

	2019	2020	2021
Dagtochtschepen	261 000 €	61 000 €	142 000 €
Hotelschepen	163 000 €	39 000 €	82 000 €
Totale passagiersvaart	424 000 €	100 000 €	224 000 €

Bron: BEV, 13 april 2022

4.3 Gevolgen voor de verwijderingsbijdrage

De cijfers van het jaar 2021 zijn positief. De totale opbrengsten in 2021 bedragen **11.421.706 €** (voorlopige cijfers), hetgeen overeenkomt met het scenario dat in het najaar van 2021 werd uitgewerkt.

Vergelijking van de opbrengsten (in euro) per kwartaal uit de verwijderingsbijdrage (2019-2020-2021)

	2019	2020	2021*	Vergelijking 2020-2021 in %	Vergelijking 2019-2021 in %
T1	2 532 835 €	2 565 993 €	2 713 549 €	5,75%	6,66%
T2	2 592 716 €	2 297 338 €	2 767 703 €	20,47%	6,32%
T3	2 649 205 €	2 318 825 €	2 850 633 €	22,93%	7,07%
T4	2 504 245 €	2 503 771 €	3 089 821 €	23,54%	19,04%
TOTAAL	10 277 300 €	9 685 927 €	11 421 706 €	17,92%	10,02%

*cijfers van de voorlopige kwartaalverevening. De definitieve verevening wordt aangenomen in de jaarverevening van het jaar +1 (in december).

Vastgesteld kan worden dat in het tweede, derde en vierde kwartaal de **opbrengsten een netto stijging** tonen, die in totaal neerkomt op bijna +18% in vergelijking met het jaar ervoor.

Het jaar 2020 werd sterk gekenmerkt door de coronacrisis, vandaar dat wordt voorgesteld om uit te gaan van het jaar 2019 als referentiejaar (laatste kolom) en de cijfers te vergelijken met dat jaar. Er kan een verhoging van 10% worden vastgesteld, hetgeen overeenkomt met de gehoopte hogere opbrengsten als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 8,50 €/1000 liter gebunkerde gasolie.

Afgewacht moet worden in hoeverre de opbrengsten nog verder zullen gaan stijgen als de passagiersvaart in 2022 weer de activiteiten hervat, nadat dit segment zwaar getroffen was door de maatregelen in verband met de Covid-19-pandemie.

Het vrachtvervoer en met name het vervoer van energieproducten zal ongetwijfeld de gevolgen ondervinden van de oorlog in Oekraïne, maar deze gevolgen zijn op dit moment nog niet meetbaar.

Als men tegelijkertijd kijkt naar de hoeveelheden die gebunkerd werden (in liter), stelt men vast dat de cijfers dalen:

Vergelijking van de per kwartaal gebunkerde hoeveelheden gasolie (in liter) (2019-2020-2021)
(De cijfers zijn geëxtrapoleerd op basis van de verwijderingsbijdrage)

	2019	2020	2021 (voorlopig)	Vergelijking 2020-2021 in %	Vergelijking 2019-2021 in %
T1	337 711 333	342 132 400	319 241 059	-6,69%	-5,79%
T2	345 695 467	306 311 733	325 612 118	6,30%	-6,17%
T3	353 227 333	309 176 667	335 368 588	8,47%	-5,33%
T4	333 899 333	333 836 133	363 508 353	8,89%	8,15%
TOTAAL	1 370 535 486	1 291 458 953	1 343 730 118	4,05%	-1,99%

Er kan een toename in de gebunkerde hoeveelheid in 2021 worden vastgesteld, met name in het derde en vierde kwartaal. Maar als men dit vergelijkt met het jaar 2019 als referentiejaar (voor de crisis), dan blijkt dat **de gebunkerde hoeveelheden in 2021 2% lager zijn**. De stijging in het vierde kwartaal is niet voldoende om de daling in de drie eerste kwartalen te compenseren.

Balans kosten/opbrengsten 2020-2021

	2020			2021 (voorlopig)		
	Opbrengsten	Kosten	Balans	Opbrengsten	Kosten	Balans
T1	2 565 993 €	2 908 381 €	-342 388 €	2 713 549 €	2 803 365 €	-89 816 €
T2	2 297 338 €	2 712 658 €	-415 320 €	2 767 703 €	2 763 948 €	3 755 €
T3	2 318 825 €	2 933 189 €	-614 364 €	2 850 633 €	2 833 735 €	16 898 €
T4	2 503 771 €	2 873 952 €	-370 181 €	3 089 821 €	2 829 738 €	263 394 €
TOTAAL	9 685 927 €	11 428 180 €	-1 742 253 €	11 421 706 €	11 230 786 €	190 920 €

Terwijl het jaar 2020 gekenmerkt werd door een groot tekort op de balans tussen kosten en opbrengsten, wijst alles erop dat er in 2021 weer een evenwicht wordt bereikt, met een **positief saldo van bijna 200.000 €**.

De verhoging is precies op tijd van kracht geworden om een verslechtering van de financiële situatie als gevolg van de Covid-19-pandemie te vermijden. Daarbij mag niet vergeten worden dat het doel van de verhoging van de verwijderingsbijdrage, namelijk **een structurele verbetering van het evenwicht tussen opbrengsten en uitgaven nog niet bereikt is**. De kosten zijn met 200.000 € afgenomen, hetgeen trouwens overeenkomt met het positieve saldo.

Als de opbrengsten gelijk blijven, zal dat niet voldoende zijn om de stijging van de kosten die aangekondigd is (zie het volgende hoofdstuk) te dekken.

Voorlopige conclusies:

- **Het jaar 2021 heeft economisch herstel laten zien**, dat vooral samenhangt met het vrachtvervoer, terwijl de passagiersschepen aan de rede bleven liggen; wat de economische situatie in 2022 gaat opleveren, valt nog te bezien, maar het is tot nu toe moeilijk in te schatten wat de consequenties (positief of negatief) zullen zijn van de crisis voor de energie- of landbouwproducten door de oorlog in Oekraïne;
- De **opbrengsten van de verwijderingsbijdragen zijn duidelijk gestegen**, en dit eerder **dankzij de verhoging van de verwijderingsbijdrage** per 1 januari 2021 dan vanwege het herstel van de economische activiteiten, want de gebunkerde hoeveelheden waren in 2021 minder dan in 2019;
- Het resultaat van deze verhoging is dat de opbrengsten en kosten in 2021 in **evenwicht** zijn; dit evenwicht blijft echter **zeer wankel**, enerzijds vanwege de **onzekerheden** rond de vervoersactiviteiten (die rechtstreeks samenhangen met de gasolie die gebunkerd wordt), en anderzijds vanwege de stijging van de kosten van het systeem.

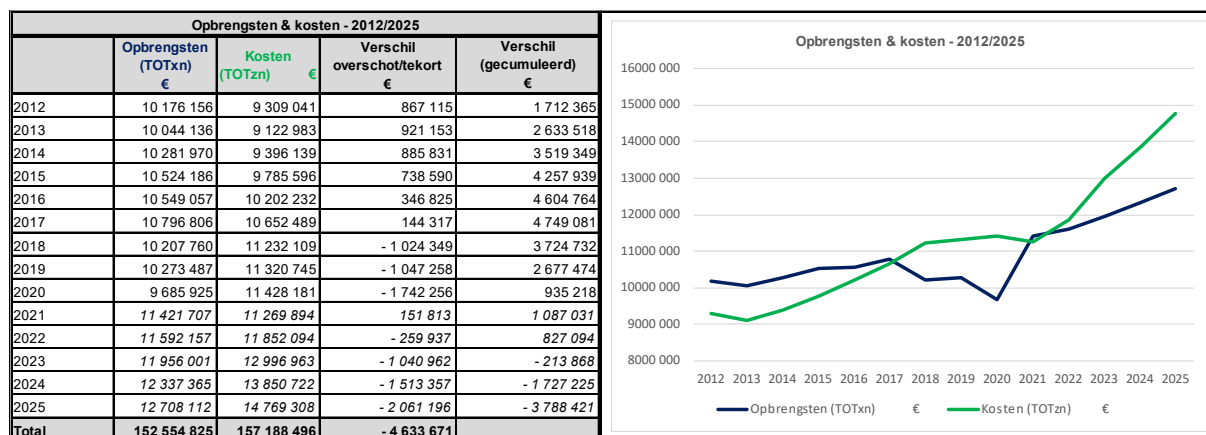
5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

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 2022-2025 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2021 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere inkomsten zijn van ongeveer een miljoen euro. 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 lopende jaar (2022) zal naar alle waarschijnlijkheid opnieuw met een tekort worden afgerond, ondanks de verhoging van een euro van de verwijderingsbijdrage vanaf 1 januari 2021. Dit betekent dat de inkomsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en

verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer dekken. Deze tendens zal zich vermoedelijk in de komende jaren voortzetten.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen, bij een behoud van de verwijderingsbijdrage ter hoogte van 8.50 € per 1000 liter accijnsvrije, gebunkerde brandstof.



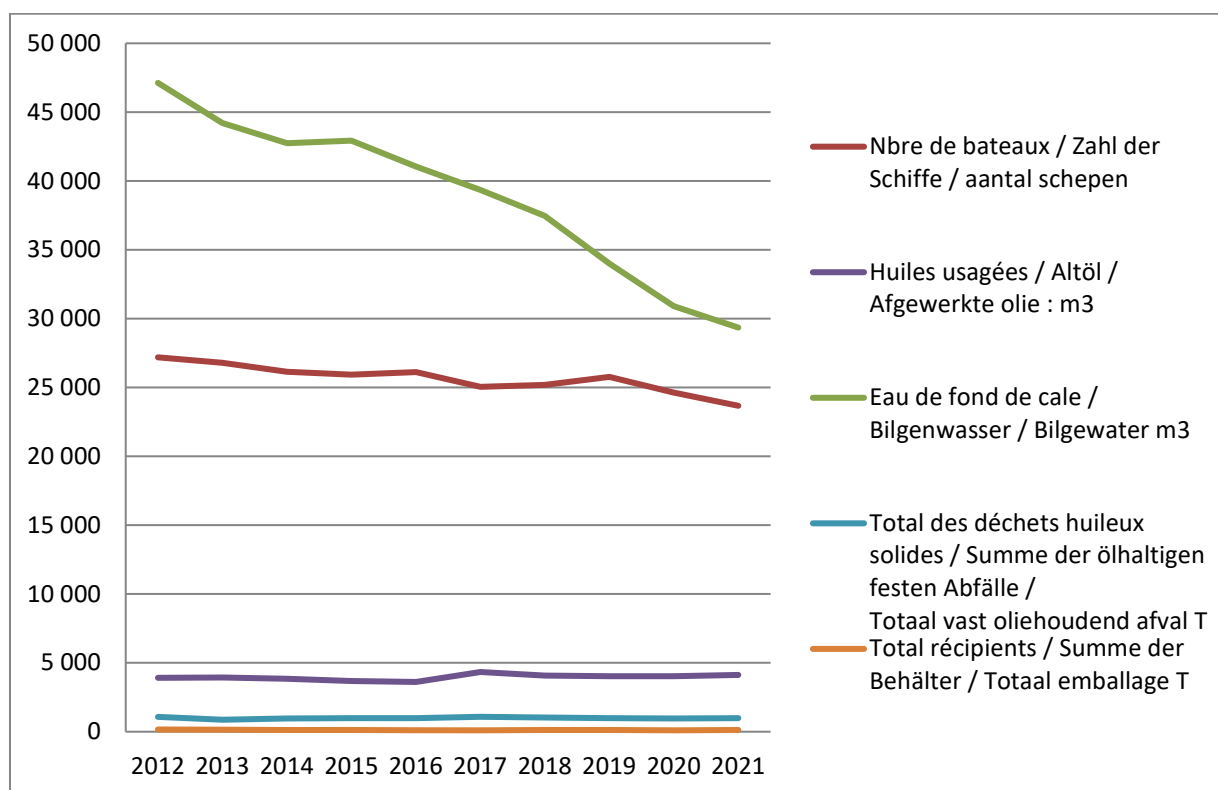
Deze grafiek laat zien dat de opbrengsten vanaf 2022 lager zullen zijn dan de uitgaven.

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 aanzienlijke 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 terugkooopprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald. Dientengevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald (de stijging van de aardolieprijzen zou in de toekomst opnieuw een positieve invloed op de opbrengsten kunnen hebben, zij het in bescheiden mate);
3. Het Belgische netwerk is voltooid;
4. In Duitsland werd een oude bilgeboot door een dubbelwandige bilgeboot vervangen;
5. Tot slot nog, de inflatie heeft ook tot een verhoging van de kosten geleid.

Evolutie van de hoeveelheden afval



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.
- Op 8 april 2021 heeft er een **rondetafelconferentie over de toekomst van Deel A** plaatsgevonden. Op deze conferentie werden de prioriteiten voor de komende jaren in kaart gebracht. Het is de bedoeling een strategie uit te werken om ervoor te zorgen dat het internationale financieringssysteem toekomst heeft.
Prioritaire aspecten die genoemd werden:
 - het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst behouden in de huidige omvang, hetgeen inhoudt dat de kosten zeer waarschijnlijk zullen toenemen;
 - bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
 - vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
 - 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 1 januari 2039 moeten alle bilgeboden op grond van de voorschriften van het ADN (Europees Verdrag inzake het

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.

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

- Vaststellend dat na één jaar toepassing van de vanaf 1 januari 2021 met één euro verhoogde verwijderingsbijdrage en maar nét aan een financieel evenwicht kon worden bereikt;
- wetende dat de exploitatiekosten van de ontvangstinrichtingen aan inflatie onderhevig zijn en op grond van de gestegen levenskosten en gestegen gasolieprijzen geïndexeerd zullen worden;
- dat verwacht wordt dat de levenskosten, gasolieprijzen en prijzen van andere consumptiegoederen zullen blijven stijgen;
- en volgens de ramingen van de Nationale Instituten, is het zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage niet meer toereikend zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval vanaf 2022 en daarna te dekken als de hoogte van de verwijderingsbijdrage gehandhaafd wordt op 8.50 euro.

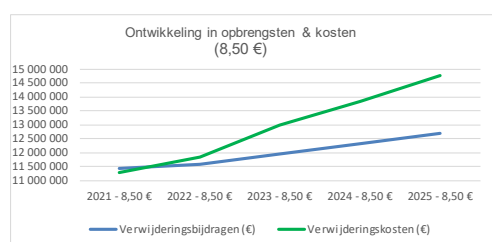
Rekening houdend met de laatste ontwikkelingen in het kader van het systeem, is het zeer waarschijnlijk dat er vanaf 2023 opnieuw tot een verhoging van de verwijderingsbijdrage zal moeten worden overgegaan.

Het IVC volgt de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) op de voet om ervoor te zorgen dat het systeem in de toekomst kan blijven functioneren.

Op basis van de ramingen voor de jaren 2021-2025 heeft het secretariaat verschillende mogelijke scenario's opgesteld waarmee ingeschat kan worden wat de hoogte van de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen blijven dekken.

Hypothese 1: behoud van een verwijderingsbijdrage van 8,50 euro

Scenario ad 8,50€					
	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 8,50 €	2024 - 8,50 €	2025 - 8,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Verwijderingsbijdragen (€)	11 421 706	11 592 157	11 956 001	12 337 365	12 708 112
Overschot/Tekort (€)	151 812	-259 937	-1 040 962	-1 513 357	-2 061 196
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 132 534	872 597	-168 365	-1 681 722	-3 742 918

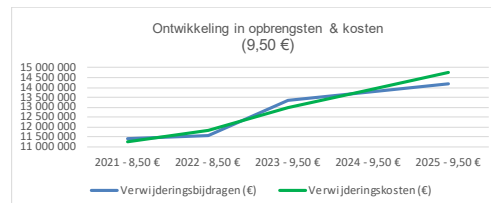


Deze hypothese laat zien dat de financiering van het systeem na 2022 niet meer toereikend zal zijn en de gecumuleerde overschotten niet groot genoeg zijn om de middelen te leveren voor de financiering van het systeem zonder terug te moeten vallen op bankleningen.

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

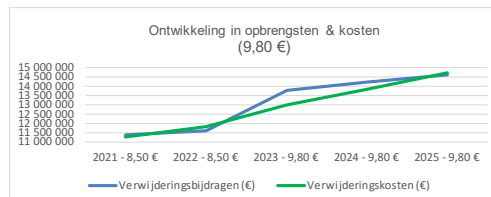
Scenario ad 9,50€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,50 €	2024 - 9,50 €	2025 - 9,50 €
Verwijderingskosten (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Verwijderingsbijdragen (€)	11 421 706	11 592 157	13 362 589	13 788 820	14 203 184
Overschot/Tekort (€)	151 812	-259 937	365 626	-61 902	-566 124
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 132 534	872 597	1 238 223	1 176 321	610 197



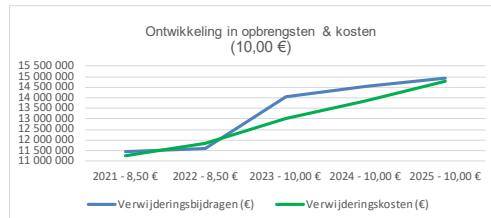
Scenario ad 9,80€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 9,80 €	2024 - 9,80 €	2025 - 9,80 €
Verwijderingskosten (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Verwijderingsbijdragen (€)	11 421 706	11 592 157	13 784 566	14 224 256	14 651 706
Overschot/Tekort (€)	151 812	-259 937	787 603	373 534	-117 602
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 132 534	872 597	1 660 200	2 033 734	1 916 132



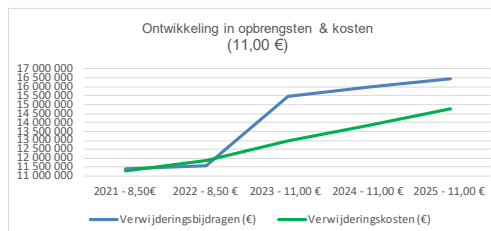
Scenario ad 10,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €
Verwijderingskosten (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Verwijderingsbijdragen (€)	11 421 706	11 592 157	14 065 884	14 514 547	14 950 720
Overschot/Tekort (€)	151 812	-259 937	1 068 921	663 825	181 412
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 132 534	872 597	1 941 518	2 605 343	2 786 755



Scenario ad 11,00€

	2021 - 8,50 €	2022 - 8,50 €	2023 - 11,00 €	2024 - 11,00 €	2025 - 11,00 €
Verwijderingskosten (€)	11 269 894	11 852 094	12 996 963	13 850 722	14 769 308
Verwijderingsbijdragen (€)	11 421 706	11 592 157	15 472 472	15 966 002	16 445 792
Overschot/Tekort (€)	151 812	-259 937	2 475 509	2 115 280	1 676 484
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 132 534	872 597	3 348 106	5 463 386	7 139 870



8. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage vanaf 2023

Rekening houdend met het voorgaande en op voorstel van het IVC zou de CVP

- kunnen besluiten de verwijderingsbijdrage te verhogen tot € 10,00 (artikel 3.03) vanaf 1 januari 2023 en het onderhavige verslag te publiceren;
- kunnen besluiten de betrokken partijen te informeren over deze verhoging van de verwijderingsbijdrage;
- het IVC uit te nodigen, een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC op de kostenbeheersing te vestigen;
- het IVC uit te nodigen om volgend jaar een nieuw verslag op te stellen waarin deze aspecten worden onderzocht.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2021 in %

Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2021 in %

CDNI														
			2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2021
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	23 673	280 133	-12,94%
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	4 117	44 218	4,97%
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	29 352	400 049	-37,72%
	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	977	7 967	-9,50%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	118	1 039	-27,14%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung 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	11 428 180	11 269 894	113 323 001	21,06%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwiideringsbijdrage													
	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	9 685 926	11 421 707	114 410 033	12,24%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

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

						
						
	11	3	1	1	24	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins / Nach Bedarf / naar behoefte</i>	2				

Bron: CDNI (2022)

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

Er zijn meer dan **50 plaatsen waar afval afgegeven kan worden** in de vorm van

41 bilgeboten en

10 vaste stations.

Tankwagens voor een mobiele verwijdering: als er geen bilgeboot beschikbaar is en een vast station niet bereikbaar is, is er ook een verwijdering mogelijk met een tankwagen.

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:

13 in Duitsland waarvan twee dubbelwandige bilgeboten,

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

Als men de financiële kant van de zaak wil beoordelen, moet er ook rekening worden gehouden met de manier waarop de processen verlopen – evenals met de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden. Hieronder wordt een beschrijving gegeven van de huidige situatie in de verschillende landen.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

Duitsland heeft een vrij groot waterwegennet, waar de afvalverwijdering grotendeels wordt verzorgd met bilgeboten. Normaal gesproken worden de bilgeboten regionaal ingezet (met een actieradius van ca. 50 km ten opzichte van hun standplaats). Drie boten zorgen in opdracht van de Bilgenentwässerungsverband (BEV) voor de inzameling op middellange afstand (tussen de 100 en 400 km), maar gedeeltelijk ook op een grotere afstand (tot ca. 1000 km) met een vaste route en een vaste lijndienst.

Inzameling en verwijdering:

Voor de binnenvaart ligt het zwaartepunt van de dienstverlening door de bilgeboten bij het afpompen van bilgewater. Wat er daarna met het door de bilgeboten ingezamelde bilgewater gebeurt, hangt af van de regionale wettelijke situatie.

- Normaal gesproken wordt het bilgewater aan boord zoveel mogelijk gescheiden in olie en water. Het gereinigde water wordt hetzij op het oppervlaktewater geloosd of aan wal op het riool afgegeven. De olie die uit het bilgewater gehaald is, wordt samen met de afzonderlijk ingezamelde afgewerkte olie afgegeven voor recycling.
- Bij wijze van uitzondering wordt het bilgewater in zijn totaliteit voor een verdere verwerking aan land afgegeven (bijvoorbeeld als aan boord een scheiding van olie en water niet mogelijk is).

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.

De BEV heeft thans contracten lopen met drie particuliere ondernemingen in vijf verschillende regio's. Zeven bilgeboten worden geëxploiteerd door ondernemingen die zich uitsluitend bezighouden met de bilge-verwijdering van binnenvaartschepen. De andere bilgeboten bieden deze dienst ook aan voor zeeschepen en zijn daarnaast actief op het gebied van de belevring van binnenvaartschepen (bunkeren van brandstoffen, verzorging met drinkwater, olie, wrijfhout ...).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In Duitsland moeten aan boord van bilgeboten op grond van het ADN altijd twee bemanningsleden aanwezig zijn.

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 bilgewater, maar eerder uitgaande van de hoeveelheid ingezamelde en gewonnen oude olie. De afgewerkte olie wordt verkocht aan een verwijderaar. De opbrengsten worden verrekend met de kosten die bij de inzameling ontstaan.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:

Interventiebereik



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. Lenzingen op andere plaatsen of per tankwagen hebben in Luxemburg tot op heden 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.

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.

Op grond van de milieuwetgeving op dit gebied moeten de scheepsbedrijfsafvalstoffen in Zwitserland overeenkomstig de verschillende afvalsoorten gescheiden ingezameld en bij verwerkende ondernemingen afgegeven worden.

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 bilgeboten 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 Mobilité et Infrastructures – Direction de la Réglementation et du Contrôle des 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 vijf 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 (North Sea Port) 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. Bovendien is er op het Albertkanaal, een afvalpark in Evergem. In Wallonië worden deze taken door

een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio alsook een vacuümvrachtwagen in de regio Henegouwen-Namen. In het Brussels-Hoofdstedelijk Gewest voorziet de Haven van Brussel een inzameling aan de sluis van Molenbeek alsook een vacuümvrachtwagen voor het bilgewater vanaf midden 2022 (samenwerking met De Vlaamse Waterweg).

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.
