



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 2024
(ARTIKELEN 10 EN 14)**

Deel A
Verlag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het
financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor
2024
(artikelen 10 en 14)

1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2022

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 euro per 1000 liter afgegeven accijnsvrijegasolie. 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 passagiersvaart 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, met salarissen die stijgen en contractuele bepalingen voor een prijsaanpassing;
- 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 in 2021 bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

Er moet echter ook op gewezen worden dat de opbrengsten zijn toegenomen als gevolg van de verhoging van de verwijderingsbijdrage en niet omdat er meer gebunkerd zou zijn. De hoeveelheid gebunkerde brandstof ligt vrijwel op hetzelfde peil als in 2019.

De kosten zijn daarentegen hoog. Zij hangen met name af van de gasolieprijs, de inflatie en de levensonderhoudskosten, die in 2021 en 2022 alle gestegen zijn. **Het financieringssysteem toont in 2022 opnieuw een tekort ter hoogte van 357.000 euro.**

Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2022¹

	Bijdragen	Kosten	Overschot	Duitsland	Nederland	België	Zwitserland	Frankrijk	Luxemburg	
	€	€	€	€	€	€	€	€	€	€
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	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	45 125	18 969	3 145	620	71	
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 116 023	- 62 475	- 9 312	- 2 725	- 322	
Totaal	125 372 426	124 665 011	707 415	406 273	334 443	- 76 561	31 869	10 143	1 251	

Eind 2022 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 707.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel als volgt aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt:

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2022

Staat/Nl	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022 (Voorlopige)	Voorlopige cumulatie
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 €	61 558,79 €	- 166 434,72 €	406 271,93 €
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 €	18 969,13 €	- 62 475,44 €	- 76 562,80 €
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 €	620,43 €	- 2 725,47 €	10 143,33 €
LUX	761,50 €	823,15 €	875,27 €	555,00 €	651,14 €	297,66 €	99,78 €	- 813,79 €	- 829,15 €	- 917,84 €	71,11 €	- 322,22 €	1 251,61 €
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 €	45 125,30 €	- 116 022,83 €	334 443,09 €
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 €	3 145,25 €	- 9 312,31 €	31 868,57 €
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 €	129 490,02 €	- 357 292,98 €	707 415,74 €

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 2022 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 125 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 meer dan 124 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2022 heeft dit een overschot opgeleverd van 707.415 euro, dat overeenkomstig 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 2022 vrijwel hetzelfde gebleven (met uitzondering van België).

2. Financiële ontwikkeling in 2023

De hoge kosten bij een ongekende inflationaire conjunctuur hebben in 2022 opnieuw tot een tekort geleid. 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 2023 te verhogen tot 10 euro per 1000 l geleverde, accijnsvrije gasolie. De gevolgen van deze verhoging ziet men in de voorlopige resultaten van de internationale financiële verevening. **In 2023 zal het resultaat naar alle waarschijnlijkheid dicht bij een evenwicht liggen.**

¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2022 zijn voorlopige gegevens.

Door de recente ingebruikstelling van het SPE-CDNI 3.0 zijn er voor de inning van de verwijderingsbijdrage momenteel geen gegevens beschikbaar voor de tweede helft van 2023.

Er moet echter op gewezen worden dat de opbrengsten 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 2022. De gebunkerde hoeveelheden zijn in de eerste helft van het jaar zelfs met 0,55 % gedaald in vergelijking met de eerste zes maanden van 2022.

De kosten zijn bovendien nog steeds zeer hoog en blijven stijgen. Gemeten over dezelfde periode bedraagt de stijging 8,00%. Zij hangen af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2024 voortzetten.

3. Vooruitzichten voor 2024 en daarna

De Nationale Instituten (NI's) hebben de hierna beschreven vooruitzichten meegedeeld. De ontbrekende prognosecijfers zijn in de onderstaande tabel door het secretariaat aangevuld op basis van de gegevens van eerdere jaren en de huidige tendensen. Daarbij is voor de kosten in Luxemburg en België uitgegaan van 2%.

Voor 2024 zal volgens deze ramingen een resultaat worden bereikt dat in de buurt van een evenwicht zal liggen. Als dit resultaat inderdaad bevestigd wordt, **levert** dit aan het einde van 2024 **een overschot op ter hoogte van ca. 763.000 euro**. Dit vrij kleine overschot 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. Sommige NI's kunnen op dat moment een banklening afsluiten of gebruikmaken van andere financieringsinstrumenten (zoals een borgsom) om een tekort aan kasmiddelen tijdelijk op te vangen.

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 verhoging van de grondstofprijzen en met name de energieprijzen;
- een afname in de vervoersvraag door de verhoging van de prijzen van grondstoffen en een kleine productie van levensmiddelen;
- 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 2022	Raming Uitgaven 2023	Raming Uitgaven 2024	Raming Uitgaven 2025	Ontvangsten Voorlopige FV 2022	Raming Ontvangsten 2023	Raming Ontvangsten 2024	Raming Ontvangsten 2025
DE	5 272 209,82	5 900 000,00	6 000 000,00	6 100 000,00	2 194 997,53	2 500 000,00	2 600 000,00	2 700 000,00
BE	1 979 056,00	1 989 346,97	2 059 769,29	2 100 964,37	1 065 822,33	1 253 910,00	1 420 000,00	1 500 000,00
FR	86 335,57	90 221,00	94 281,00	95 000,00	101 125,02	119 000,00	125 000,00	130 000,00
LUX	10 207,07	10 411,00	10 619,01	10 831,00	225 810,61	394 986,00	402 886,00	410 944,00
NL	3 675 295,00	4 000 000,00	4 320 000,00	4 666 000,00	7 021 480,00	7 667 000,00	7 820 000,00	7 976 000,00
CH	294 989,00	239 000,00	265 000,00	275 000,00	351 564,00	380 000,00	380 000,00	400 000,00
Totaal	11 318 092,46	12 228 978,97	12 749 669,31	13 247 795,37	10 960 799,49	12 314 896,00	12 747 886,00	13 116 944,00

Opmerking voor Duitsland: In Duitsland werd een oude bilgeboot door een dubbelwandige bilgeboot vervangen, terwijl een andere bilgeboot, die op de Wezer vaart, vervangen werd door een bilgeboot die in Duisburg lag en nu wordt ingezet op de Duitse kanalen tussen Bremen en Emden en de havens langs het Mittelland-kanaal. Het netwerk van ontvangstinrichtingen zal in 2023 en 2024 niet gewijzigd worden. Daar staat tegenover dat de kosten tussen 2022 en 2023 sterk gestegen zijn vanwege de economische conjunctuur, de aanvalsoorlog van Rusland tegen Oekraïne, de explosieve stijging van de energieprijzen en de hoge inflatie die daar het gevolg van zijn. In 2023 zijn de energieprijzen weliswaar gedaald en is ook de inflatie afgenomen, maar beide zijn nog steeds zeer hoog. De salarissen werden in 2023 niet verhoogd. Voor 2024 verwacht de BEV nog steeds een hoog uitgavniveau.

Voor wat de opbrengsten betreft, heeft de overstap van versie 2 naar versie 3 van het SPE-CDNI een aantal buitengewone effecten gesorteerd:

- de registratie van talrijke offline-transacties, die nog hangende waren in de terminals nadat deze bij de NI's waren afgegeven. Dit heeft een positief gevolg gehad voor de opbrengsten.
- Talrijke scheepseigenaren met een ECO-rekening bij de BEV hebben pas zeer laat de overstap gemaakt naar versie 3 van het SPE-CDNI, waardoor de bunkerstations gedwongen waren een schriftelijke procedure te volgen. Het kan niet uitgesloten worden dat deze transacties tot op heden nog niet allemaal verwerkt zijn.

Alles bij elkaar genomen verwacht de BEV meer opbrengsten. Deze liggen echter nog steeds onder het niveau waar de BEV op gehoopt had na de verhoging van de verwijderingsbijdrage tot 10 euro per 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie vanaf 1 januari 2023.

Opmerking voor Frankrijk: Frankrijk overweegt de toepassing van het Verdrag uit te breiden tot het gehele Franse continentale grondgebied. Deze uitbreiding houdt in dat er meer ontvangstinrichtingen voorzien zouden moeten worden. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de verwijderingsbijdrage en wil streven naar een systeem waarbij opbrengsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn. In de gegevens voor 2025 is nog geen rekening gehouden met deze eventuele uitbreiding.

Opmerking voor Zwitserland: De bedragen worden beïnvloed door de wisselkoers tussen de Zwitserse frank en de euro.

Opmerking voor Nederland: In Nederland zijn bilgeboten in Den Helder, IJmuiden en IJsselmeer uit de vaart genomen.

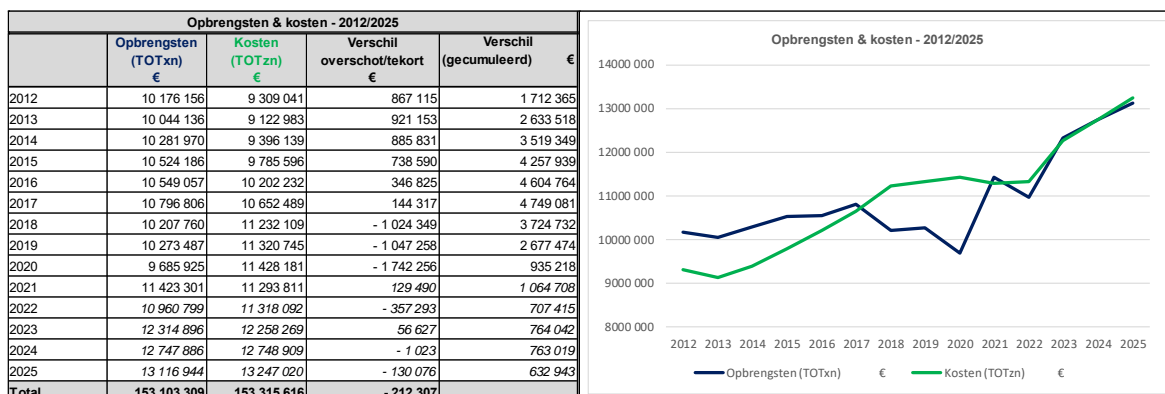
4. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

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 2022 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere opbrengsten zijn van ongeveer 707.000 euro. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De opbrengsten blijven verregaand hetzelfde, terwijl de kosten onverminderd hoog zijn. Het lopende jaar (2023) zal naar alle waarschijnlijkheid een evenwicht laten zien als gevolg van de verhoging van anderhalve euro van de verwijderingsbijdrage per 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie vanaf 1 januari 2023. Dit betekent dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval nét

zullen dekken. Het is bovendien zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten op korte termijn niet meer voldoende zullen zijn om de uitgaven te dekken.

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 10 € per 1000 liter accijnsvrije, geleverde gasolie.

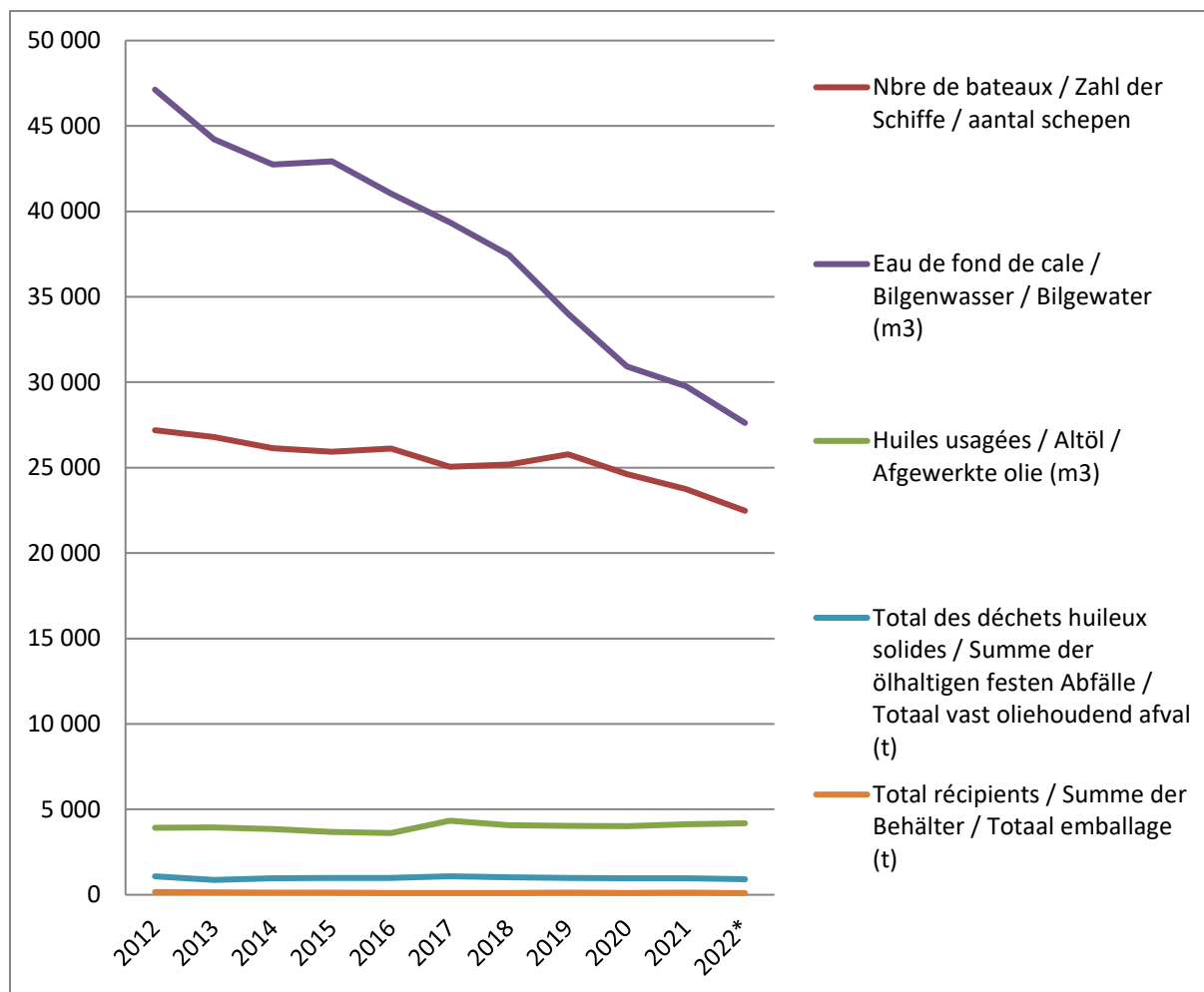


Met betrekking tot het ingenomen volume olie- en vethoudend afval kon er een daling worden vastgesteld, zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft. Bij het bilgewater is er echter sprake van een aanzienlijke daling.

Deze trend (stijgende kosten ondanks een geringer afvalvolume) 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 werd vervolledigd in 2018;
4. Tot slot hebben de energiekosten en de inflatie ook tot een verhoging van de kosten geleid.

Evolutie van de hoeveelheden afval



* provisoire / vorläufig / voorlopig

5. Overwegingen die de verevening kunnen beïnvloeden

- Het IVC stelt vast dat de kosten nog steeds zeer hoog zijn. 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 prioriteiten² 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. Het netwerk kan eventueel worden aangepast als de inkomsten en de kosten significante wijzigingen ondergaan³;
- bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
- vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
- verzameling en beschikbaarstelling van gegevens;
- de financieringsstructuur tegen het licht houden.

² CPC (21) 18 def = CDNI/G (21) 31 def = IIPC (21) 25 def

³ CPC (21)m 35

- Het **bedrijfsleven** zou de dekking van het netwerk van ontvangstinrichtingen tegen het licht kunnen houden.
- De BEV deelt mee dat er wijzigingen zijn met betrekking tot de kanalen in Noord-Duitsland en de Wezer waardoor de kosten voor de inname in dit belangrijke gedeelte van het land (“Kanaalrechthoek”) gereduceerd konden worden. Op de Donau is een dubbelwandige bilgeboot in gebruik genomen.
- **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.

6. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage

- Vaststellend dat na één jaar toepassing van de vanaf 1 januari 2023 met anderhalve euro verhoogde verwijderingsbijdrage per 1000 liter accijnsvrije geleverde gasolie er 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, het zeer waarschijnlijk zou kunnen zijn dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage al vrij binnenkort niet meer toereikend zullen zijn om de kosten van de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval te dekken als de hoogte van de verwijderingsbijdrage gehandhaafd wordt op 10,00 euro.

Het IVC volgt de ontwikkelingen (kosten/opbrengsten) op de voet om ervoor te zorgen dat het systeem in de toekomst kan blijven functioneren en stelt voor dit verslag voor de vergadering in mei 2024 te actualiseren.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2022 in %

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











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.

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2022 in %

CDNI															
2012-2022		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2022	
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	23 736	22 477	302 673	-17,34%	
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	4 127	48 405	6,50%	
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	29 765	428 081	-41,39%	
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	906	7 967	-16,07%	
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	99	1 039	-38,88%	
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Zn - 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	11 318 092	124 665 010	21,58%	
	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geinde Xn - 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	9 685 926	11 423 301	10 960 799	125 372 426	7,71%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen⁵

						
						
	11	3	1	1	21	1
	2	7			1	
	<i>Selon les besoins Nach Bedarf naar behoefte</i>	2				

Bron: CDNI (2023)

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 **38 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,
22 in Nederland en
1 in Zwitserland.

⁵ Eén bilgeboot is in gebruik in het Duitse en Luxemburgse netwerk

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 het grootste waterwegennetwerk binnen het toepassingsgebied van het CDNI. Het afval van Deel A wordt voornamelijk door bilgeboden ingenomen. Acht bilgeboden van de elf worden regionaal ingezet (met een actieradius van circa 50 km rond de standplaats). Drie boten verzorgen voor het Bilgenentwässerungsverband (BEV) de verzameling op middellange afstand (100 tot 400 km), maar ook over grotere afstanden (tot 1.000 km) met een vaste route en een vast vaarschema.

Inzameling en verwijdering:

De binnenvaartsector legt het zwaartepunt van de dienstverlening door de bilgeboden bij het afpompen van bilgewater. De verdere behandeling van het afgepompte bilgewater is afhankelijk van de regionale reglementaire situatie.

- Het bilgewater wordt normaal gesproken aan boord gescheiden in een olie- en waterfase. Het gereinigde water wordt of in het oppervlaktewater of aan wal op het riool geloosd. De olie die uit het bilgewater is gehaald wordt samen met de gescheiden verzamelde afgewerkte olie afgegeven voor recycling.
- Het bilgewater wordt in uitzonderlijke gevallen voor verdere verwerking aan wal afgegeven (bijvoorbeeld als het niet mogelijk is om olie en water te scheiden aan boord).

Gunning:

Het BEV gunt de opdracht op basis van de drempelwaarden via een pan-Europese aanbesteding. De manier waarop de offertes worden samengesteld met betrekking tot factoren zoals afschrijvingen, administratieve en operationele kosten, personeelskosten en onderhoudskosten voor de bilgeboden, is het BEV niet bekend. De gunning vindt plaats op basis van het laagste bod dat voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria.

Het BEV heeft momenteel contracten lopen met drie particuliere ondernemingen in vijf regio's. Zeven bilgeboden worden geëxploiteerd door ondernemingen die zich uitsluitend bezighouden met de inname van afval dat onder Deel A valt. De andere bilgeboden verrichten aanvullend de inname van afval van zeeschepen en zijn ook actief op het gebied van de bevoorrading van binnenschepen (brandstof, drinkwater, olie, wrijfhout enz.).

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

In het Duitse deel van het Rijnstroomgebied wordt bij de vergoeding van de geleverde diensten niet uitgegaan van de hoeveelheid ingenomen bilgewater. De basis van de vergoeding is eerder de hoeveelheid verzamelde en gescheiden afgewerkte olie. De inkomsten die worden gegenereerd door de afgifte van afgewerkte olie aan afvalverwerkers worden gebruikt om de kosten te compenseren die bij de verzameling 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 tankwaggen 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 “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 21 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). 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 sinds 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.
