

Bundel van de besluiten van de CVP van 27 juni 2024

Mededeling van het secretariaat

CDNI	Besluiten CDNI
2024-I-1	CDNI – begroting 2025
2024-I-2	Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2023 van het CDNI
2024-I-3	Deel A Handhaving van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval op 10,00 euro per 1000 l geleverde gasolie in 2025
2024-I-4	Deel B Wijziging van Deel B en Aanhangsel IV van de Uitvoeringsregeling van het CDNI Definitieve vastlegging van de in Besluit 2017-I-4 genoemde bepalingen in het licht van de in de tussentijd opgetreden wijzigingen
2024-I-5	Deel C Wijziging van artikel 9.01 en 9.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI om rekening te houden met passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen
IIPC	Besluiten IIPC
2024-I-1	Vaststelling van de voorlopige verevening 4de kwartaal 2023
2024-I-2	Vaststelling van de voorlopige verevening 1ste kwartaal 2024

Besluit CDNI 2024 I-1

CDNI – Begroting voor 2025

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien de gedetailleerde begroting die door het secretariaat is voorbereid (CPC (24) 3 rev. 1 intern) en overeenkomstig artikel 1 van het Financieel Reglement van het CDNI,

aanvaardt krachtens artikel 14, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2025 van de CVP, alsmede krachtens artikel 10, zesde lid, van het Verdrag de begroting voor 2025 van het IVC, ten bedrage van in totaal 470 350 euro,

besluit een bedrag van 140 000 euro toe te wijzen aan het investeringsfonds,

legt voor de bijdragen van de Verdragsluitende Partijen op basis van het totale bedrag van 610 350 euro de onderstaande verdeling vast. De hoogte van de bijdragen is als volgt:

Staat	2025
België	86 725 euro
Duitsland	131 725 euro
Frankrijk	66 475 euro
Luxemburg	64 225 euro
Nederland	192 475 euro
Zwitserland	68 725 euro
TOTAAL	610 350 euro

De bijdragen zullen uiterlijk op 31 maart 2025 worden overgemaakt op de rekening van het CDNI bij de bank CIC Est te Straatsburg.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2025.

Besluit CDNI 2024 I-2

Verslag van het secretariaat over de jaarrekeningen 2023 van het CDNI

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het verslag van de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart over de financiële situatie van het CDNI voor het boekjaar 2023,

gezien het verslag van het accountantskantoor FIBA over de rekeningen voor het boekjaar 2023,

hecht haar goedkeuring aan de bijgaande balans van het boekjaar 2023 met een totaal van 298 280,66 euro,

verleent kwijting aan de secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart.

Niet-gepubliceerde bijlagen

Besluit CDNI 2024 I-3

Deel A

Handhaving van het tarief van de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval op 10,00 euro per 1000 l geleverde gasolie in 2025

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart en met name artikel 6 en artikel 3.03 van de Uitvoeringsregeling van het Verdrag;

gezien het voorstel van het IVC van 16 mei 2024 dat overeenkomstig artikel 4.01, eerste lid, van de Uitvoeringsregeling van het genoemde Verdrag is voorgelegd;

gezien het bij dit besluit gevoegde verslag van het IVC van 27 mei 2024 met betrekking tot het beheer van het financieringssysteem overeenkomstig artikel 6 van het genoemde Verdrag;

besluit het tarief van de verwijderingsbijdrage op 10,00 euro per 1000 l geleverde gasolie te houden.

Bijlage

Deel A
Verlag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2025 (artikelen 10 en 14)

1. Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2023

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 olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen werden verzameld en verwijderd, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken. 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:

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

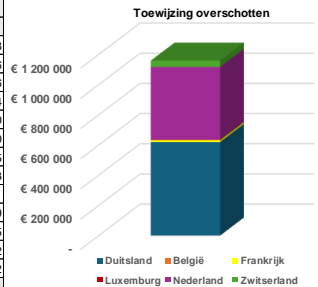
De hogere kosten en de lagere inkomsten waren de reden voor de verhoging van de verwijderingsbijdrage met één euro vanaf 1 januari 2021 om de financiering van het systeem zeker te kunnen stellen. Deze verhoging heeft in 2021 bijna 1.340.000 euro extra opbrengsten gegenereerd.

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 gasolie gebunkerd zou zijn. De hoeveelheid gebunkerde brandstof ligt vrijwel op hetzelfde peil als in 2019.

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.

Opbrengsten en uitgaven van 2011 tot 2023¹

	Bijdragen	Kosten	Overschot	Duitsland	België	Frankrijk	Luxemburg	Nederland	Zwitserland
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	80 995	-	761	306 798	26 428
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	77 802	2 474	823	311 751	24 876
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	78 630	13 986	875	331 705	19 556
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	124 147	6 738	555	303 194	19 574
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	103 604	5 922	651	247 165	22 220
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	52 689	798	298	114 131	8 810
2017	10 796 806	10 652 489	144 317	70 232	21 433	857	100	48 281	3 415
2018	10 207 760	11 232 109	- 1 024 349	- 506 207	- 157 905	- 5 021	- 814	- 331 329	- 23 073
2019	10 273 487	11 320 745	- 1 047 258	- 516 814	- 154 402	- 4 261	- 829	- 346 371	- 24 581
2020	9 685 925	11 428 181	- 1 742 256	- 852 871	- 260 048	- 9 245	- 918	- 579 984	- 39 189
2021	11 423 301	11 293 811	129 490	61 559	18 969	620	71	45 125	3 145
2022	10 960 799	11 318 092	- 357 293	- 166 435	- 62 475	- 2 725	- 322	- 116 023	- 9 312
2023	12 602 802	12 152 609	450 193	212 906	75 332	3 434	369	148 278	9 872
Totaal	137 975 228	136 817 620	1 157 608	619 179	- 1 229	13 577	1 620	482 721	41 741



Eind 2023 toont het systeem een gecumuleerd overschot van ongeveer 1.157.000 euro, dat overeenkomstig de door het CDNI vastgelegde verdeelsleutel als volgt aan de Verdragsluitende Staten werd overgemaakt:

Gecumuleerde bedragen van 2011 tot 2023¹

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023 (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 €	212 906,43 €	619 178,37 €
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 €	75 332,21 €	- 1 230,59 €
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 €	3 434,32 €	13 577,64 €
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 €	369,45 €	1 621,06 €
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 €	148 277,55 €	482 720,64 €
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 €	9 872,47 €	41 741,05 €
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 €	450 192,43 €	1 157 606,17 €

Tussen 2011 en 2023 heeft het bedrijfsleven ter hoogte van 138 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 137 miljoen euro.

Tussen 2011 en 2023 heeft dit een overschot opgeleverd van 1.157.000 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 2023 vrijwel hetzelfde gebleven. Er is één land dat het netwerk in vergelijking met 2011 sterk uitgebreid heeft. De kostenverhoging die daar het gevolg van was, is echter niet zeer uitgesproken.

¹ Tenzij anders vermeld, zijn alle gegevens afkomstig van de internationale financiële verevening van het CDNI. De gegevens voor 2023 zijn voorlopige gegevens.

2. Financiële ontwikkeling aan het einde van het eerste kwartaal 2024

In het eerste kwartaal van 2024 lagen de opbrengsten bij 2.888.357 euro en de kosten van de inzameling bij 3.105.018 euro. In dit kwartaal lagen de kosten dus 216.660 euro boven de opbrengsten.

In vergelijking met hetzelfde kwartaal in 2023 zijn de opbrengsten met 7,96% gedaald en de kosten zijn met 4,34% gestegen; de hoeveelheden afgegeven afvalstoffen voor alle soorten olie- en vethoudend afvalstoffen zijn gedaald in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar, terwijl het aantal schepen dat gebruik heeft gemaakt van de mogelijkheid om olie- en vethoudend afval af te geven, vrijwel hetzelfde gebleven is.

		PT 1 2024	PT 1 2023		
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5 822	5 863	-41	-1%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³ 1 043	1 138	-95	-8%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³ 6 405	7 321	-916	-13%
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg 27 320	30 924	-3 604	-12%
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg 136 965	149 821	-12 856	-9%
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg 68 185	75 373	-7 189	-10%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg 232 470	256 118	-23 649	-9%
	Récipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg 6 355	7 422	-1 067	-14%
	Récipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg 16 883	20 114	-3 231	-16%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg 23 238	27 538	-4 300	-16%
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	3 105 018	2 975 837	129 181	4%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	2 888 358	3 138 286	-249 929	-8%

Deze gegevens zijn afkomstig uit de voorlopige internationale financiële vereveningen

Op 1 januari 2023 werd de verwijderingsbijdrage verhoogd tot 10,00 euro per 1000 l accijnsvrije, gebunkerde gasolie. De verwachte effecten van deze verhoging konden in de voorlopige resultaten van de internationale, financiële verevening in het eerste kwartaal van 2024 niet worden vastgesteld. De Nationale Instituten gaan ervan uit dat **2024 naar alle waarschijnlijkheid met een negatief resultaat zal worden afgesloten.**

De hoeveelheden gebunkerde gasolie nemen van jaar tot jaar af. De kosten zijn echter nog steeds zeer hoog en blijven stijgen. Zij hangen af van de gasolieprijs, de inflatie en de levenskosten. Naar verwachting zal deze stijging zich in 2024 voortzetten.

Er zijn meerdere redenen voor deze ontwikkeling:

- de bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen stijgen vanwege de hogere gasolieprijzen en de inflatie;
- de kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen;
- de opbrengsten uit afgewerkte olie zijn uitermate gering.

3. Vooruitzichten voor 2025

De Nationale Instituten (NI's) hebben de hierna beschreven vooruitzichten meegedeeld. De ontbrekende prognosecijfers zijn door het secretariaat aangevuld op basis van de gegevens van eerdere jaren en de huidige tendensen.

De Nationale Instituten voorzien voor 2025 opbrengsten ter hoogte van 12,6 miljoen euro in totaal en voor de uitgaven 13,2 miljoen euro in totaal. Als deze ramingen bevestigd worden, zal het jaar 2025 een tekort opleveren van 0,5 miljoen euro en na aftrek van dit bedrag van het gecumuleerde overschot zal er aan het einde van het boekjaar 2025 een overschot overblijven van ongeveer 0,5 miljoen 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 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 bilgeboden.
- in 2025 zijn er in geen enkel land grote investeringen gepland.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2023-2027²

Staat	Kosten Voorlopige FV 2023	Raming kosten 2024	Raming kosten 2025	Raming kosten 2026	Raming kosten 2027	Opbrengsten Voorlopige FV 2023	Raming opbrengsten 2024	Raming opbrengsten 2025	Raming opbrengsten 2026	Raming opbrengsten 2027
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)
DE	5 747 250,55 €	5 900 000,00 €	6 050 000,00 €	6 200 000,00 €	6 350 000,00 €	2 547 717,80 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €	2 400 000,00 €
BE	2 033 536,78 €	2 047 000,00 €	2 086 124,00 €	2 106 000,00 €	2 125 000,00 €	1 231 264,33 €	1 200 000,00 €	1 116 000,00 €	1 071 000,00 €	1 070 000,00 €
FR	92 706,78 €	96 335,00 €	107 000,00 €	115 000,00 €	120 000,00 €	102 442,72 €	105 000,00 €	100 000,00 €	96 000,00 €	98 000,00 €
LUX	9 973,08 €	10 150,00 €	10 350,00 €	10 550,00 €	10 750,00 €	451 519,77 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €	450 000,00 €
NL	4 002 642,00 €	4 323 000,00 €	4 669 000,00 €	5 043 000,00 €	5 446 000,00 €	7 832 462,00 €	7 989 000,00 €	8 149 000,00 €	8 312 000,00 €	8 478 000,00 €
CH	266 500,00 €	275 000,00 €	280 000,00 €	283 000,00 €	285 000,00 €	437 395,00 €	440 000,00 €	445 000,00 €	447 500,00 €	485 000,00 €
Totaal	12 152 609,19 €	12 651 485,00 €	13 202 474,00 €	13 757 550,00 €	14 336 750,00 €	12 602 801,62 €	12 584 000,00 €	12 660 000,00 €	12 776 500,00 €	12 981 000,00 €

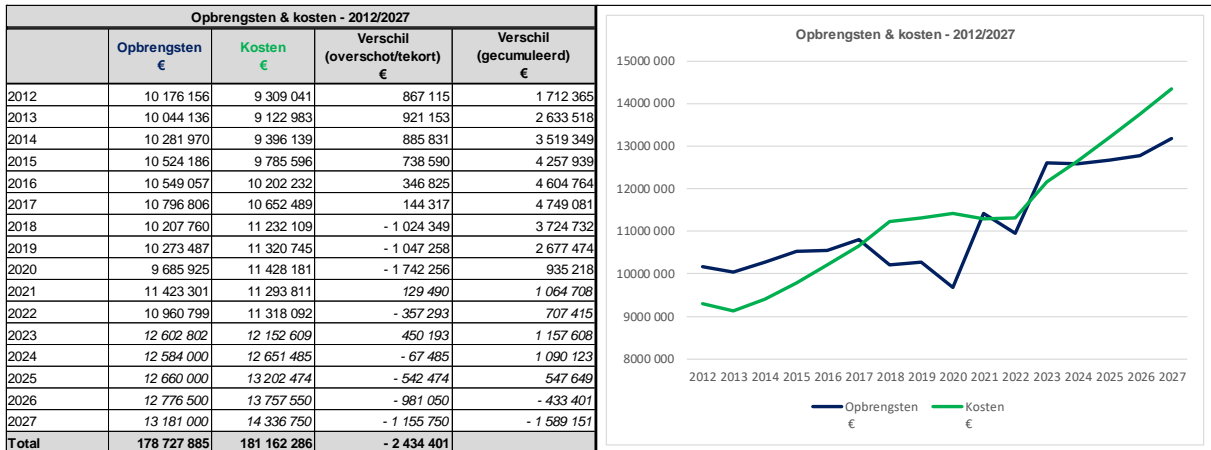
De Nationale Instituten gaan voor 2025 en de daaropvolgende jaren uit van stagnerende opbrengsten en een niet aflatende stijging van de kosten.

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 2023-2027 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2023 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere opbrengsten zijn van ongeveer 1.157.000 euro. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De opbrengsten uit de gebunkerde brandstof blijven verregaand hetzelfde (met de successieve verhogingen van de verwijderingsbijdrage), terwijl de kosten onverminderd hoog zijn. Het lopende jaar (2024) zal naar alle waarschijnlijkheid met een tekort worden afgesloten. Dit betekent dat de opbrengsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer zullen dekken. Het is bovendien zeer waarschijnlijk dat de opbrengsten op korte termijn niet meer voldoende zullen zijn om de uitgaven te dekken en dat er in 2026 opnieuw een verhoging van de verwijderingsbijdrage nodig zal zijn. 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 10,00 euro per 1000 liter accijnsvrije, geleverde gasolie.

² Voor Frankrijk hebben de ramingen uitsluitend betrekking op de Rijn en internationale Moezel.

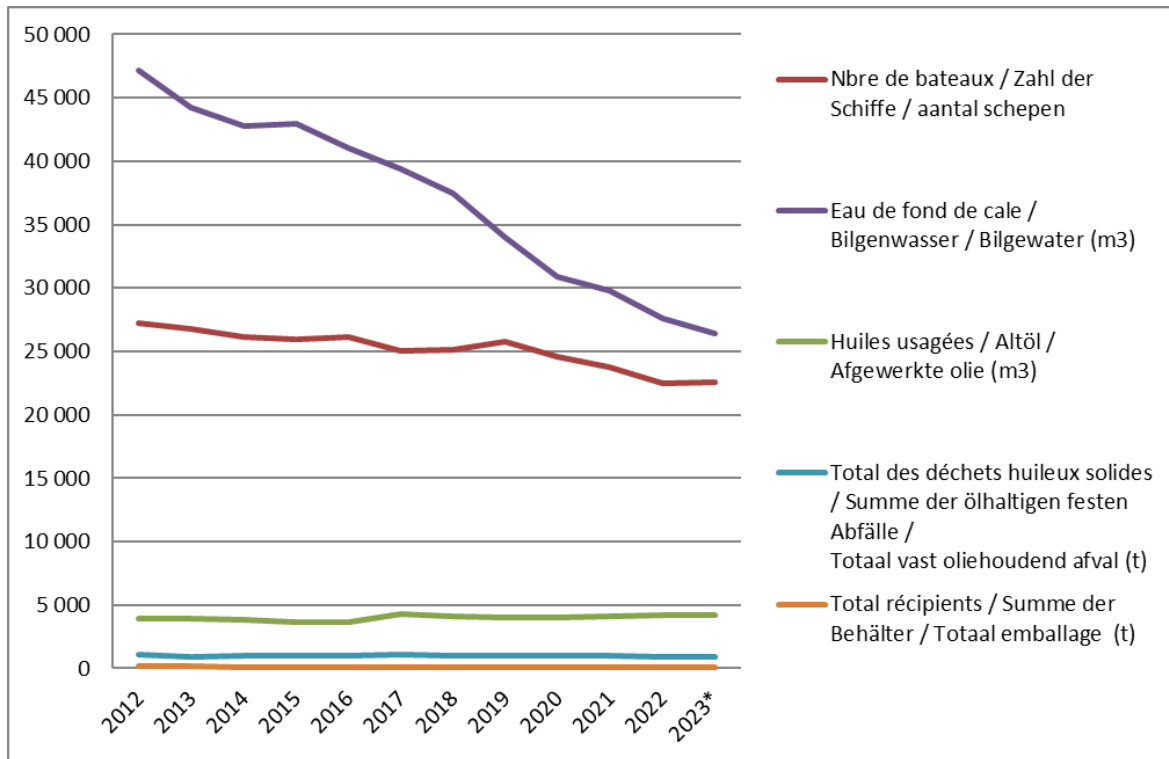


Deze grafiek laat zien dat de opbrengsten in 2024 lager zullen zijn dan de uitgaven en dat het gecumuleerde overschot rond 2026 geheel en al verbruikt zal zijn.

Met betrekking tot de ingenomen hoeveelheden olie- en vethoudend afval is er zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft een algemene dalende tendens.

Deze trend (stijgende kosten ondanks kleinere hoeveelheden) 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 inflatie heeft eveneens tot een verhoging van de kosten geleid;
3. de terugkooprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald; dientengevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald.



* provisoire / Vorläufig / voorlopig

5. Actuele overwegingen 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 prioriteiten³ voor de komende jaren in kaart gebracht. Het was 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 ondergaan⁴;
 - bij de inzameling gebruikmaken van innovatieve synergieën;
 - vermindering van de ingezamelde afvalstoffen;
 - verzameling en beschikbaarstelling van gegevens;
 - 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 – dat de andere NI's betrokken heeft bij deze overwegingen - 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**⁵. 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 en internationaal 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 (vanaf 2024) 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 voor 1000 liter geleverde, accijnsvrije gasolie.

³ CPC (21) 18 def = CDNI/G (21) 31 def = IIPC (21) 25 def

⁴ CPC (21)m 35

⁵ 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.

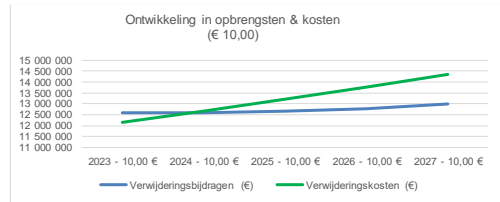
Gezien de laatste ontwikkelingen binnen het systeem is het zeer waarschijnlijk dat er in 2026 opnieuw tot een verhoging van de verwijderingsbijdrage over zal moeten worden gegaan.

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 2023-2027 heeft het IVC verschillende scenario's opgesteld aan de hand waarvan ingeschat kan worden hoe hoog de verwijderingsbijdrage moet zijn om de kosten van het systeem te kunnen blijven dekken.

Hypothese 1: behoud van de verwijderingsbijdrage op 10,00 euro

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,00 €	2027 - 10,00 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	12 776 000	12 981 000
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	-981 550	-1 355 750
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	-433 901	-1 789 651

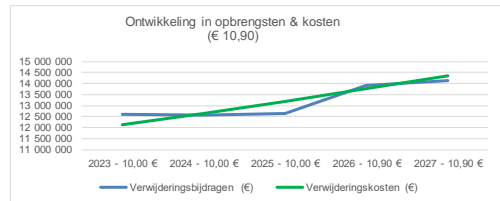


Deze hypothese houdt in dat de financiering van het systeem vanaf 2026 niet meer mogelijk zal zijn en dat de gecumuleerde overschotten niet meer voldoende zullen zijn om het systeem te financieren zonder dat er bankleningen aan worden gegaan.

Hypothese 2: verhoging van de verwijderingsbijdrage in 2026 en handhaving van dit bedrag gedurende een aantal jaren

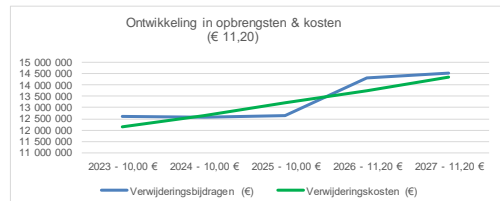
op 10,90€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 10,90 €	2027 - 10,90 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	13 925 840	14 149 290
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	168 290	-187 460
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	715 939	528 479



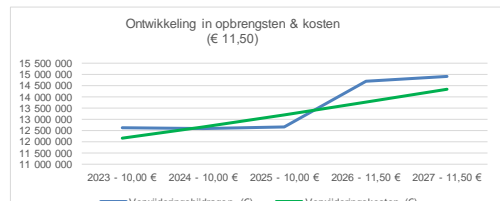
op 11,20€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,20 €	2027 - 11,20 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 309 120	14 538 720
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	551 570	201 970
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	1 099 219	1 301 189



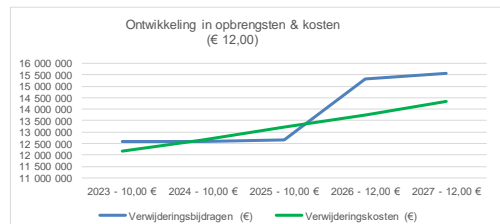
op 11,50€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 11,50 €	2027 - 11,50 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	14 692 400	14 928 150
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	934 850	591 400
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	1 482 499	2 073 899



op 12,00€

	2023 - 10,00 €	2024 - 10,00 €	2025 - 10,00 €	2026 - 12,00 €	2027 - 12,00 €
Verwijderingskosten (€)	12 152 609	12 651 485	13 202 474	13 757 550	14 336 750
Verwijderingsbijdragen (€)	12 602 802	12 584 000	12 660 000	15 331 200	15 577 200
Overschot/Tekort (€)	450 193	-67 485	-542 474	1 573 650	1 240 450
Overschot/Tekort (€) Cumul	1 157 608	1 090 123	547 649	2 121 299	3 361 749



7. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage voor 2025

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

- kunnen besluiten de verwijderingsbijdrage in 2025 te handhaven op 10,00 euro (artikel 3.03);
- kunnen besluiten het onderhavige verslag te publiceren met de vermelding dat het gezien de huidige kosten- en inkomstentrends niet mogelijk zal zijn om het tarief van de verwijderingsbijdrage na 2025 op het huidige niveau te houden;
- zo snel mogelijk bekend kunnen maken dat de verwijderingsbijdrage per 1 januari 2026 zeer waarschijnlijk verhoogd zal moeten worden;
- het IVC kunnen uitnodigen een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC kunnen vestigen op de ontwikkeling van de kosten;
- de sector kunnen verzoeken aan te geven wat volgens de sector in de toekomst de behoefte zal zijn ten aanzien van de dekking van de ontvangstinrichtingen;
- het IVC kunnen verzoeken om in de nabije toekomst een nieuw verslag voor te leggen waarin met deze aspecten rekening wordt gehouden.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2023 in %



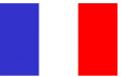







Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van het netwerk van ontvangstinrichtingen in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012 - 2023 in %

CDNI																
2012-2023		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023*	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	% Δ 2012/2023	
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	22 557	325 230	-17,05%
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie (m ³)	m ³	3 922	3 948	3 849	3 686	3 614	4 336	4 066	4 035	4 020	4 127	4 177	4 180	52 585	6,58%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater (m ³)	m ³	47 126	44 213	42 736	42 926	41 051	39 356	37 460	34 004	30 917	29 765	27 619	26 450	454 531	-43,87%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval (t)	T	1 080	870	969	991	984	1 083	1 032	980	971	977	906	905	7 967	-16,17%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage (t)	T	162	141	129	124	107	110	114	122	112	119	99	93	1 039	-42,58%
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	11 293 811	11 318 092	12 152 609	136 817 619	30,55%
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage															
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 549 056	10 796 806	10 207 760	10 273 486	9 685 926	11 423 301	10 960 799	12 602 802	137 975 228	23,85%

* provisoire / Vorläufig / voorlopig

Tenuitvoerlegging van Deel A in het toepassingsgebied van het CDNI door het netwerk van ontvangstinrichtingen¹

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

Bron: CDNI (2024)

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.

¹ 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.

Ontvangstinrichtingen (inclusief vaste routes):

Bilgenentöler 9	Regio Duisburg/Niederrhein van Duisburg tot Emmerich
Bilgenentöler 5	Regio Datteln/vaste route DEK tot Bergeshövede
Bilgenentöler 7	Regio Mannheim/Ludwigshafen/Neckar en Oberrhein tot Iffezheim
Bilgenentöler 6	Regio Mainz stroomafwaarts tot Bingen/Main tot Frankfurt
Bilgenentöler 8	Vaste route Duisburg/Moezel/Saar/vaste route Duisburg/Main/MDK tot Regensburg
Bilgenentöler 10	Regio Regensburg, Duits gedeelte van de Donau
Bilgenentöler 4	Minden/vaste route in de 'kanaalrechthoek'/Bremen
Bilgenentöler 'Marpol Taxi'	Havengebied Hamburg
Walinstallatie UTG	Regio Bremerhaven
Walinstallatie HÖG	Hamburg
Bunker-/bilgeboot 'Elbe'	Regio Magdeburg
Bunker-/bilgeboot 'Spree'	Regio Berlijn
Inzamelschip 'Roland Menz'	Waterwegen tussen de Elbe en de Oder

Aanvullend geeft de BEV indien nodig opdracht aan tankwagens om verwijderingen in heel Duitsland uit te voeren.

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 tankwagens 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 “Afalstoffen 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 Nederland 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 bilgeboden 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 driemaal steeds een jaar te verlengen (maximaal 6 jaar). Voor de variabele kosten wordt in de aanbesteding een maximale prijs aangeboden. Vaste kosten worden in de aanbesteding niet expliciet uitgesplitst, maar worden wel door de bidders aangegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

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

Besluit CDNI 2024 I-4

Wijziging van Deel B en Aanhangsel IV van de Uitvoeringsregeling van het CDNI Definitieve vastlegging van de in Besluit 2017-I-4 genoemde bepalingen in het licht van de in de tussentijd opgetreden wijzigingen

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

op grond van het Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 daarvan,

gezien het feit dat Besluit 2017-I-4 een wijziging behelst van diverse bepalingen van het CDNI en met name van Deel B en de desbetreffende bepalingen sinds de goedkeuring van het besluit in 2017 door de besluiten 2017-II-1, 2018-II-5, 2023-I-5 en 2023-II-5 gewijzigd werden,

overwegende dat er een eenduidige versie voor het Verdrag moet worden vastgelegd,

gaat over tot de goedkeuring van de als bijlage bijgevoegde geconsolideerde versie van Deel B en Aanhangsel IV van de Uitvoeringsregeling, Bijlage 2 van het Verdrag inzake de Verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart.

Dit besluit treedt na de inwerkingtreding van Besluit 2017-I-4 op 1 oktober 2024 in werking.

Bijlage

DEEL B

VERZAMELING, AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL VAN DE LADING

HOOFDSTUK V

Algemene bepalingen

Artikel 5.01

Begripsbepalingen

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2016-I-5 en CDNI 2017-I-4

In dit deel wordt verstaan onder:

- a) "**eenheidstransporten**": transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip aantoonbaar dezelfde lading of andere lading, waarvan het transport geen voorafgaand reiniging van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd;
- aa) "**verenigbare transporten**": transporten waarbij tijdens opeenvolgende reizen in het laadruim of de ladingtank van het schip aantoonbaar een lading, waarvan het transport geen voorafgaand wassen of ontgassen van het laadruim of de ladingtank vereist, wordt vervoerd;
- b) "**restlading**": vloeibare lading die na het lossen, zonder gebruikmaking van een nalenssysteem in de ladingtank en in het leidingsysteem achterblijft, alsmede droge lading die na het lossen zonder gebruikmaking van bezems, veegmachines of vacuümreinigers in het laadruim achterblijft;
- c) "**ladingrestanten**": vloeibare lading die niet door het nalenssysteem uit de ladingtank en het leidingsysteem verwijderd kan worden, alsmede droge lading die niet door gebruikmaking van veegmachines, bezems of vacuümreinigers uit het laadruim verwijderd kan worden;
- d) "**nalenssysteem**": systeem voor het zo volledig mogelijk legen van de ladingtanks en het leidingsysteem, overeenkomstig Aanhangsel II, waarbij slechts de niet lensbare ladingrestanten achterblijven;
- e) "**overslagresten**": lading die bij de overslag buiten het laadruim op het schip terechtkomt;
- f) "**bezemschoon laadruim**": laadruim waaruit de restlading is verwijderd met behulp van reinigungsapparaten, zoals bezems en veegmachines, doch zonder gebruikmaking van zuigende of spoelende apparaten, en waarin zich nog slechts ladingrestanten bevinden;
- g) "**nagelensde ladingtank**": ladingtank waaruit de restlading met behulp van een nalenssysteem is verwijderd en waarin zich nog slechts ladingrestanten bevinden;

- h) "**vacuümschoon laadruim**": laadruim waaruit de restlading door middel van afzuiging is verwijderd en waarin zich beduidend minder ladingrestanten bevinden dan in een bezemschoon laadruim;
- i) "**nalossen**": het verwijderen van restlading uit de laadruimen, ladingtanks en leidingsystemen met behulp van daartoe geschikte middelen (bijv. bezems, veegmachines, afzuiging, nalenssysteem), waardoor de losstandaard:
"bezemschoon laadruim" of
"vacuümschoon laadruim" of
"nagelensde ladingtank"
wordt verkregen, alsmede het verwijderen van overslagresten en verpakkings- en stuw materiaal;
- j) "**wassen**": het verwijderen van ladingrestanten uit een bezemschoon of een vacuümschoon laadruim dan wel uit een nagelensde ladingtank door middel van gebruik van stoom of water;
- k) "**wasschoon laadruim of wasschone ladingtank**": een laadruim dat of een ladingtank die na het wassen in beginsel voor elke soort lading geschikt is;
- l) "**waswater**": water dat gebruikt is bij het wassen van een bezemschoon of vacuümschoon laadruim dan wel een nagelensde ladingtank. Hiertoe wordt eveneens gerekend het ballastwater en regenwater dat uit deze laadruimen of ladingtanks komt;
- m) "**ontgassen**": het verwijderen van dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa uit een nagelensde ladingtank bij een ontvangstinrichting door gebruik te maken van hiervoor geschikte procedures en technieken;
- n) "**ventileren**": de rechtstreekse afgifte van dampen uit de ladingtank aan de atmosfeer;
- o) "**ontgaste of geventileerde ladingtank**": een ladingtank waaruit de dampen overeenkomstig de ontgassingsstandaarden van Aanhangsel IIIa zijn verwijderd.

Artikel 5.02

*Verplichting van de Verdragsluitende Staten
Gewijzigd door Besluit CDNI 2017-I-4*

De Verdragsluitende Staten verplichten zich ertoe om infrastructurele en andere voorzieningen voor de afgifte en inname van restlading, overslagresten, ladingrestanten, waswater en dampen tot stand te brengen dan wel te laten brengen.

Artikel 5.03

*Zeeschepen
Gewijzigd door Besluit CDNI 2020-II-3*

Dit Deel B geldt niet voor het laden en lossen van zeeschepen

- a) in zeehavens aan zeetoeegangswegen;
b) in binnenhavens die onder de Europese Richtlijn (EU) 2019/883¹ vallen.

¹ Richtlijn (EU) 2019/883 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 inzake havenontvangstinrichtingen voor de afvalafgifte van schepen, tot wijziging van Richtlijn 2010/65/EU en tot intrekking van Richtlijn 2000/59/EG (PB L 151 van 7.6.2019, blz. 116–142).

Artikel 5.04

Toepassing van Deel B op dampen

Ingevoegt door Besluit CDNI 2017-I-4

- (1) Deel B geldt onverminderd
 - a) de bepalingen van het Europees Verdrag van 26 mei 2000 inzake het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren (ADN) in samenhang met Richtlijn 2008/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over land en
 - b) de gewijzigde Richtlijn 94/63/EG van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 1994 betreffende de beheersing van de uitstoot van vluchtige organische stoffen (VOS) als gevolg van de opslag van benzine en de distributie van benzine vanaf terminals naar benzinestations, in de laatst geldende versie.

- (2) De bepalingen van Aanhangsel IIIa gelden in aanvulling op de bepalingen van de in het eerste lid, onderdeel b, genoemde richtlijn.

Schepen waarvoor schriftelijk aangetoond kan worden dat zij overeenkomstig de voorschriften buiten het toepassingsgebied van het CDNI hebben ontgast, gelden als ontgaste schepen in de zin van deze regeling voor zover de waarden van Aanhangsel IIIa in acht worden genomen. De Conferentie der Verdragsluitende Partijen wijst, naast Richtlijn 94/63/EG en het ADN, de voorschriften aan die door haar als gelijkwaardig worden erkend met betrekking tot de ontgassingsbepalingen.

HOOFDSTUK VI

Verplichtingen van de schipper

Artikel 6.01

Verbod tot inbrengen, lozen en uitstoten

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2017-I-4 en CDNI 2018-II-5

- (1) Het is verboden vanaf schepen delen van de lading, alsmede afval van de lading in de vaarweg te brengen dan wel te lozen, alsook dampen in de atmosfeer uit te stoten.
- (2) Van het in het eerste lid bedoelde verbod zijn uitgezonderd
 - a) het waswater met ladingrestanten van stoffen ten aanzien waarvan de lozing in de vaarweg overeenkomstig Aanhangsel III en
 - b) de dampen ten aanzien waarvan de afgifte aan de atmosfeer door middel van ventileren overeenkomstig Aanhangsel IIIauitdrukkelijk zijn toegestaan, indien de bepalingen van de bedoelde aanhangsels in acht zijn genomen.
- (3) Indien
 - a) stoffen ten aanzien waarvan in Aanhangsel III uitsluitend een afgifte ter bijzondere behandeling voorgeschreven is, of
 - b) dampen ten aanzien waarvan in Aanhangsel IIIa een ontgassing voorgeschreven is,vrijkomen of dreigen vrij te komen, moet de schipper onverwijld de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen.
Daarbij moet hij de plaats van het voorval alsmede de hoeveelheid en de aard van de stof of de dampen zo nauwkeurig mogelijk aangeven.
- (4) De bevoegde nationale autoriteit beoordeelt de geoorloofdheid van de lozing of inbrenging van afval van de lading van stoffen die niet zijn vermeld in de Stoffenlijst opgenomen in Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling en stelt een voorlopige lozingsstandaard vast.

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen toetst dit voorstel en gaat eventueel over tot uitbreiding van de Stoffenlijst.

- (5) In afwijking van het verbod van het eerste lid mogen dampen worden uitgestoten indien dit wordt vereist door een onvoorziene verblijf op de scheepswerf of door een onvoorziene reparatie ter plaatse door een scheepswerf of een andere gespecialiseerde onderneming en de dampen niet naar een ontvangstinrichting kunnen worden afgevoerd. Hierbij moeten de bepalingen van Aanhangsel IIIa, A.4, en onderdeel 7.2.3.7 van het ADN in acht worden genomen.

Artikel 6.02

Overgangsbepalingen

Geschrapt door Besluit CDNI 2017-I-4

Zonder inhoud.

Artikel 6.03

Losverklaring

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2012-I-2, CDNI 2021-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5 en CDNI 2023-II-6

- (1) Ieder schip dat binnen het toepassingsgebied van dit Verdrag is gelost, moet een geldige losverklaring aan boord hebben overeenkomstig het in Aanhangsel IV opgenomen model.

Deze losverklaring moet ten minste zes maanden na afgifte aan boord worden bewaard.

Bij schepen zonder stuurhuis en woonruimte mag de losverklaring ook op een andere plaats dan aan boord door de vervoerder worden bewaard.

- (1b) Er mag gebruik worden gemaakt van een losverklaring in elektronisch formaat, mits voldaan wordt aan:
- a) de gegevensbescherming overeenkomstig Verordening (EU) 2016/679¹ (algemene verordening gegevensbescherming) in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
 - b) een tegen vervalsing beschermde handtekening overeenkomstig Verordening (EU) Nr. 910/2014 (eIDAS)² in de versie die van kracht is of overeenkomstig vergelijkbare nationale voorschriften van de Zwitserse Bondsstaat;
 - c) de bescherming van de gegevens door implementatie van de dienovereenkomstige eisen in de onder a) genoemde voorschriften gewaarborgd is en het daardoor eveneens zeker is dat ongeoorloofde toegang wordt voorkomen;
 - d) de controleerbaarheid van de losverklaring aan boord dan wel in de bedrijfsadministratie van de exploitant van het schip mogelijk is;
 - e) de controleerbaarheid in de bedrijfsadministratie van de identiteit van degene die de losverklaring heeft opgesteld en degene die een ontvangstinrichting exploiteert, mogelijk is.

Op verzoek van de controlerend ambtenaar van de bevoegde autoriteiten moet de losverklaring ter beschikking kunnen worden gesteld. De losverklaring mag in een leesbare elektronische versie ter beschikking worden gesteld.

- (2) Bij het nalossen alsmede bij de afgifte en inname van afval van de lading moeten
- a) bij wassen, de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften overeenkomstig Aanhangsel III en
 - b) bij ontgassen, de voorschriften en de ontgassingsstandaarden overeenkomstig Aanhangsel IIIa
- in acht worden genomen.
- (3) Het schip mag na het laden de reis pas voortzetten, nadat de schipper zich ervan overtuigd heeft dat de overslagresten zijn verwijderd.

¹ Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming)

² Verordening (EU) Nr. 910/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 23 juli 2014 betreffende elektronische identificatie en vertrouwensdiensten voor elektronische transacties in de interne markt en tot intrekking van Richtlijn 1999/93/EG

- (4a) Het schip mag na het lossen de reis pas voortzetten, indien:
- een losverklaring is voorgelegd door de ladingontvanger of indien de ladingontvanger of verlader gebruikt maakt van een overslaginstallatie, door de exploitant van die overslaginstallatie (artikel 7.08);
 - de schipper door ondertekening van deel 2 a) van de losverklaring bevestigd heeft dat alle maatregelen ten aanzien van het lossen van het schip zoals door de ladingontvanger of overslaginstallatie vermeld zijn in de vakken 1 tot en met 10, zijn uitgevoerd. Hiertoe behoort ook de toewijzing van een ontvangstinrichting voor het in ontvangst nemen van scheepsafval of dampen (artikel 7.01, eerste lid).
- (4b) Tijdens de vaart is de schipper verplicht door ondertekening van deel 2 b) van de losverklaring te verklaren:
- of er waswater is ontstaan (bij het wassen tijdens de vaart);
 - hoeveel waswater aan boord is ontstaan en de locatie daarvan;
 - of na het vertrek bij de overslaginstallatie alsnog een verenigbare vervolglading is aangeboden (7.04, derde lid 3, onderdeel c).
- (5) Voor schepen die eenheidstransporten uitvoeren, geldt slechts het verwijderen en overnemen van de overslagresten.
- (6) Indien laadruimen of ladingtanks gewassen worden en indien het waswater dat daarbij ontstaat overeenkomstig de losstandaarden en de afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet in het water mag worden geloosd, mag het schip de reis pas voortzetten nadat in de losverklaring is bevestigd dat :
- de overslaginstallatie het waswater heeft overgenomen, of
 - aan de schipper een ontvangstinrichting is toegewezen en
 - de schipper heeft meegedeeld of hij tijdens de vaart de laadruimen of ladingtanks al dan niet zal wassen.
- (7) Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die gebruikt worden voor:
- a) het vervoer van containers,
 - b) het vervoer van verrijdbare lading (Ro-Ro), stukgoed, bijzonder- of zwaar transport, of grote apparaten.

Het eerste en vierde lid zijn niet van toepassing op schepen die uitsluitend gebruikt worden voor:

- a) de levering van brandstoffen, drinkwater en boordvoorraden aan zee- en binnenschepen (bevoorradingsschepen),
- b) de verzameling van olie- en vethoudend afval van zee- en binnenschepen,
- c) het vervoer van vloeibare gassen (ADN, type G),
- d) het vervoer van zwavel in vloeibare toestand (bij 180°C), cementpoeder, vliegias, en daarmee vergelijkbare goederen die als stortgoed of als verpompbare lading worden vervoerd en waarbij gebruik wordt gemaakt van een systeem voor het laden, lossen en opslaan aan boord dat uitsluitend voor de betreffende goederensoort geëigend is;
- e) het vervoer van zand, grind en/of baggerspecie vanaf de baggerput of winlocatie naar een loslocatie.

Deze bepaling vindt geen toepassing wanneer het schip meerdere soorten lading tegelijkertijd vervoert.

In individuele gevallen kan de bevoegde autoriteit in vergelijkbare omstandigheden een schip in het kader van het uitvoeren van specifiek vervoer ontheffen van de toepassing van het eerste en het vierde lid. Het bewijs van deze ontheffing dient aan boord aanwezig te zijn.

- (8) Het eerste en het vierde lid zijn eveneens niet van toepassing in het geval van een lossing van de lading in een zeeschip. De schipper dient de hier bedoelde lossing te kunnen staven met desbetreffende vervoersdocumenten en moet deze op verzoek aan toezichthoudende autoriteiten tonen.

HOOFDSTUK VII

Verplichtingen van de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van de overslaginstallatie

Artikel 7.01

Bevestiging van de inname

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2017-I-4 en CDNI 2017-I-5

- (1) De ladingontvanger geeft ten aanzien van het schip in de losverklaring bedoeld in artikel 6.03, de bevestiging inzake het lossen, het nalossen en, voor zover hij daartoe verplicht is, het wassen van de laadruimen of ladingtanks of het ontgassen van de ladingtanks, alsmede de inname van afval van de lading dan wel eventueel de toewijzing van een ontvangstinrichting. Hij dient een kopie van de door hem en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.
- (2) Voor zover de ladingontvanger het waswater, dat niet in de vaarweg geloosd mag worden, niet zelf aanneemt, bevestigt de exploitant van de ontvangstinrichting het schip de inname van het waswater. Hij dient een kopie van de door hem, de ladingontvanger en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.
- (3) Voor zover het schip aan een ontvangstinrichting voor het ontgassen werd doorverwezen, bevestigt de exploitant van deze inrichting de ontgassing van het schip in de losverklaring. De exploitant dient een kopie van de door hem en de schipper ingevulde en ondertekende losverklaring gedurende ten minste zes maanden na afgifte te bewaren.

Artikel 7.02

Beschikbaarstelling van het schip

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2015-II-3 en 2017-I-4

- (1) De vervoerder stelt de verlader het schip met een zodanige losstandaard ter beschikking dat de lading onbelemmerd vervoerd en afgeleverd kan worden. Dat is in de regel het geval met een losstandaard "laadruim bezemschoon" of "nagelensde ladingtank" en wanneer het schip vrij van overslagresten is.
- (2) Een hogere losstandaard, het wassen of het ontgassen kan vooraf schriftelijk worden overeengekomen. Een kopie van deze overeenkomst moet ten minste tot de losverklaring is ingevuld na het lossen en het reinigen van het schip aan boord van het schip bewaard worden.
- (3) Bij aanvang van het laden wordt het schip geacht door de vervoerder ter beschikking te zijn gesteld in de toestand welke overeenkomt met de eisen van het eerste of tweede lid.

Artikel 7.03

Laden en lossen

Gewijzigd door Besluit 2017-I-4

- (1) Tot het laden en lossen van een schip behoren ook de maatregelen tot nalossen alsmede
 - a) bij wassen, voor het wassen en
 - b) bij ontgassen, voor het ontgassendie ingevolge dit Deel B zijn vereist. De restlading behoort zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.
- (2) Bij het laden draagt de verlader er zorg voor dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de verlader na het laden zorg voor de verwijdering van deze overslagresten, tenzij iets anders is overeengekomen.
- (3) Bij het lossen draagt de ladingontvanger er zorg voor dat het schip vrij van overslagresten blijft. Zijn echter toch overslagresten ontstaan, dan draagt de ladingontvanger zorg voor de verwijdering. Overslagresten behoren zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

Artikel 7.04¹

Oplevering van het schip

Gewijzigd door Besluit CDNI 2016-I-5, CDNI 2017-I-4, CDNI 2023-I-5 en CDNI 2023-II-5

- (1) Bij droge lading dient de ladingontvanger ervoor te zorgen dat na het lossen, overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften bedoeld in Aanhangsel III, het laadruim bezemschoon dan wel vacuümschoon ter beschikking wordt gesteld. Hij is verplicht aanwezige restlading alsmede overslagresten van het geloste schip in ontvangst te nemen.

Bij vloeibare lading dient de verlader ervoor te zorgen dat na het lossen de ladingtank nagelensd ter beschikking wordt gesteld. Het lossen met inbegrip van het nalossen met behulp van een nalenssysteem wordt door de schipper uitgevoerd, tenzij in de vervoersovereenkomst iets anders is overeengekomen. De leiding voor de inname van restlading dient van een aansluiting overeenkomstig model 1 van Aanhangsel II te zijn voorzien. Bij gebruik van het nalenssysteem aan boord van het schip mag vóór het moment van nalenzen de tegendruk in het buizenstelsel van de ladingontvanger 3 bar niet overschrijden. De exploitant van de overslaginstallatie is verplicht de restlading in ontvangst te nemen.

¹ Zie Besluit CDNI 2016-I-4.

(2) In geval van:

- a) droge lading is de ladingontvanger verplicht voor een wasschoon laadruim te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden;
- b) vloeibare lading is de verlader verplicht voor een
 - aa) wasschone ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel III niet met het waswater in het water geloosd mogen worden,
 - bb) ontgaste ladingtank te zorgen, indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de dampen overeenkomstig de ontgassingsstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van Aanhangsel IIIa niet in de atmosfeer geventileerd mogen worden.

Voorts moeten de verantwoordelijke personen krachtens de eerste zin voor een wasschoon laadruim respectievelijk een wasschone en/of ontgaste ladingtank zorgen wanneer dit laadruim of deze ladingtank krachtens een overeenkomst vóór de belading overeenkomstig artikel 7.02, tweede lid, gewassen of ontgast was.

- (3) a) Het eerste en tweede lid zijn niet van toepassing op laadruimen en ladingtanks van schepen die eenheidstransporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terecht komen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6a) worden aangekruist. Het bewijs dient aan boord aanwezig te zijn.
- b) Het tweede lid is niet van toepassing op (na)ladingtanks van schepen die verenigbare transporten uitvoeren voor zover bij een volgende belading de dampen overeenkomstig Aanhangsel IIIa door de overslaginstallatie worden opgevangen en niet in de atmosfeer terecht komen. De vervoerder dient dit schriftelijk te kunnen aantonen. In dit geval moet in de losverklaring het vakje 6 b) worden aangekruist. Het bewijs dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- voor iedere afzonderlijke ladingtank de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen, of
- iedere afzonderlijke ladingtank voor ten minste 95% gevuld was met een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt,
- of indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van Aanhangsel IIIa zijn opgevangen.

- c) Indien op het ogenblik van het lossen de vervolglading niet bekend is, maar verwacht wordt dat die verenigbaar zal zijn, kan de toepassing van het tweede lid worden uitgesteld. De verlader (bij vloeibare lading) of de ladingontvanger (bij droge lading) dient ten voorlopige titel een ontvangstinrichting voor waswater of voor het ontgassen aan te wijzen, die in de losverklaring aangegeven dient te worden. Bovendien moet in de losverklaring het vakje 6 c) worden aangekruist. Indien aantoonbaar vaststaat, alvorens de in de losverklaring aangegeven ontvangstinstallatie wordt aangelopen door de vervoerder/schipper, dat de vervolglading verenigbaar is, en bij een volgende belading dampen kunnen worden opgevangen die niet in de atmosfeer mogen worden uitgestoten volgens aanhangsel IIIa (tabel I tot en met III) vermeldt de schipper dit in vak 13 van deel 2 b) van de losverklaring. In dit geval hoeft niet gewassen of ontgast te worden. In alle andere gevallen zijn de bepalingen voor het wassen of ontgassen onverkort van toepassing.

Het bewijs van de verenigbare vervolglading dient tot en met het lossen van de verenigbare vervolglading aan boord aanwezig te zijn.

De bepalingen van Aanhangsel IIIa zijn niet meer van toepassing als de schipper kan aantonen dat na belading en voor vertrek bij de overslaginstallatie:

- voor iedere afzonderlijke ladingtank de drie opvolgende ladingen bestonden uit een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt en waarbij deze tanks voor ten minste 50% waren beladen, of
- iedere afzonderlijke ladingtank voor ten minste 95% gevuld was met een product dat niet onder de verbodsbepaling van Aanhangsel IIIa valt,
- of -indien de dampen aantoonbaar overeenkomstig de voorwaarden van Aanhangsel IIIa zijn opgevangen.

- (4) Indien de ladingontvanger of de verlader het schip na de overeengekomen lostijd of de overeengekomen ligdagen niet overeenkomstig de bepalingen van dit artikel alsmede van artikel 7.03 aflevert, kan de vervoerder het schip in de voorgeschreven toestand brengen dan wel laten brengen. De kosten hiervoor, met inbegrip van de daardoor ontstane liggelden, voor zover deze niet op een toerekenbare tekortkoming van de vervoerder terug te voeren zijn, komen ten laste van de ladingontvanger of de verlader.

Artikel 7.05

Ladingrestanten en waswater

Gewijzigd door Besluit 2017-I-4

- (1) Bij droge lading is de ladingontvanger verplicht het waswater in ontvangst te nemen dat na het wassen overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, is ontstaan, dan wel na overleg met de vervoerder de schipper een ontvangstinrichting toe te wijzen.
- (2) Bij vloeibare lading is de verlader verplicht de vervoerder in de vervoersovereenkomst een ontvangstinrichting toe te wijzen voor het waswater, dat na het wassen overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, ontstaat.
- (2a) Bij vloeibare lading, waarbij dampen ontstaan die een ontgassing vereisen overeenkomstig artikel 7.04 tweede lid is de verlader verplicht de vervoerder in de vervoersovereenkomst een ontvangstinrichting toe te wijzen, waar het schip na het lossen (met inbegrip van het nalossen en de verwijdering van de overslagresten) ontgast moet worden.
- (3) Deze ontvangstinrichting behoort zich in de nabijheid van de overslaginstallatie of langs de weg naar de volgende door het schip aan te lopen overslaginstallatie te bevinden.

Artikel 7.06

Kosten

Gewijzigd door Besluit 2017-I-4

- (1) Bij droge lading draagt de ladingontvanger de kosten van het nalossen en het wassen van het laadruim ingevolge artikel 7.04 en de kosten van inname van waswater ingevolge artikel 7.05, eerste lid, met inbegrip van de daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen. Dat geldt ook voor regenwater dat in de laadruimen is geraakt nadat met het laden is begonnen doch voordat het lossen overeenkomstig artikel 7.03, eerste lid, is beëindigd, indien niet was overeengekomen dat het vervoer afgedekt zou plaatsvinden.

Bij eenheidstransporten voor dezelfde verlader neemt deze op eigen kosten vóór het beladen het regenwater in ontvangst, dat na beëindiging van de voorafgaande lossing in het laadruim terecht is gekomen.

- (2) Bij vloeibare lading draagt de verlader de kosten van het nalossen en bij
 - a) wassen, de kosten voor
 - aa) het wassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, en
 - bb) de inname van waswater ingevolge artikel 7.05, tweede lid,
 - b) ontgassen, de kosten voor het ontgassen van de ladingtanks overeenkomstig artikel 7.04, tweede lid, in samenhang met artikel 7.05, lid 2a, met inbegrip van de eventueel daardoor ontstane kosten voor wachttijden en omwegen.
- (3) De kosten van afgifte van waswater uit laadruimen en ladingtanks of van de ontgassing van ladingtanks die niet met de voorgeschreven standaarden overeenstemmen, komen ten laste van de vervoerder.

Artikel 7.07

Overeenkomst tussen de verlader en de ladingontvanger.

Verlader en ladingontvanger kunnen onderling ook een verdeling van hun verplichtingen overeenkomen, die afwijkt van de in deze bijlage beschreven verdeling van verplichtingen, zonder dat dit gevolgen mag hebben voor de vervoerder.

Artikel 7.08

Overgang van rechten en verplichtingen van de verlader of de ladingontvanger op de exploitant van de overslaginstallatie

Indien de verlader of de ladingontvanger bij het laden of het lossen van het schip gebruik maakt van een overslaginstallatie, gaan de rechten en verplichtingen van de verlader of de ladingontvanger, zoals neergelegd in de artikelen 7.01, eerste lid, alsmede 7.03, 7.04 en 7.05, over op de exploitant van de overslaginstallatie. Met betrekking tot de kosten bedoeld in artikel 7.06 geldt dit slechts voor de verwijdering en inname van de overslagresten.

Artikel 7.09

Vervoersdocumenten

Gewijzigd door Besluit CDNI 2023-I-5

De verlader vermeldt in de vervoersovereenkomst en vervoersdocumenten de volgende informatie:

- de naam en het viercijferige nummer overeenkomstig Aanhangsel III van elke goederensoort die hij voor vervoer heeft aangeboden en,
- het UN-nummer overeenkomstig Aanhangsel IIIa en,
- de variabele AVFL-waarde (afhankelijk van de samenstelling van het mengsel) indien deze niet is vermeld in kolom 3 van de tabellen I tot en met III van Aanhangsel IIIa.

AANHANGSEL IV
behorende bij de Uitvoeringsregeling

Gewijzigd door Besluiten CDNI 2016-I-5, 2019-II-5 en 2023-I-5

Losverklaring

Modellen

Drogeladingvaart (Uitgave 2017)

Tankvaart (Uitgave 2024)

Uitgave 2017 buiten werking gesteld door Besluit CDNI 2023-I-5

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie**A Naam/onderneming: adres:**

1. Wij hebben van het schip
 (Naam) (ENI) (Laadruim nr.)
2. t / m³gelost.
 (Hoeveelheid) (Goederensoort en -nummer volgens Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling)
3. Aangemeld op: (Datum) (Tijdstip)..... 4. Begin van het lossen: (Datum)..... (Tijdstip).....
5. Einde van het lossen: (Datum) (Tijdstip)

B Eenheidstransporten

6. Het schip
- a)* voert eenheidstransporten uit – art. 7.04, (3) a)
- b) vervoert als volgende lading verenigbare lading – art. 7.04, (3) b)
- c) wordt niet gewassen in afwachting van beslissing over de verenigbaarheid van de volgende lading - art. 7.04, (3) c)

C Reiniging van het schip

7. De laadruimen nr..... zijn
- a) bezemschoon opgeleverd (standaard A volgens Aanhangsel III van Bijlage 2);
- b) vacuümschoon opgeleverd (standaard B volgens Aanhangsel III van Bijlage 2);
- c) wasschoon opgeleverd.

D Overname overslagresten / restlading

8. a) overslagresten overgenomen;
- b) restlading laadruimen nr..... overgenomen.

E Waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater)

9. Het waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater) uit de aangegeven laadruimen, in de volgende hoeveelheid: m³ / l
- a) kan in het oppervlaktewater worden geloosd op voorwaarde dat aan de bepalingen van Aanhangsel III van de Uitvoeringsregeling wordt voldaan;
- b) is overgenomen
- c)* moet bij de ontvangstinrichting.....(naam/onderneming) afgegeven worden, die door ons daartoe is aangewezen;
- d)* moet volgens de vervoersovereenkomst worden afgegeven.

F Slops

10. * slops zijn overgenomen, hoeveelheid: l / kg

G Ondertekening door ladingontvanger / overslaginstallatie

.....
 (Plaats) (Datum, tijdstip) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening)

Deel 2: Verklaring van de schipper

11. Het waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater) is opgeslagen in de:
- a) resttank/waswatertank; hoeveelheid: m³ / l
- b)* laadruim; hoeveelheid: m³ / l
- c) andere houder voor restproducten, namelijk: hoeveelheid: m³ / l
12. De vermeldingen onder de nummers 1 tot en met 10 worden bevestigd.
13. De vervolglading is verenigbaar zodat er niet gewassen wordt - art. 7.04, (3) c)
14. Opmerkingen:
15.
 (Plaats) (Datum) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening)

Deel 3: Verklaring Ontvangstinrichting voor het waswater (slechts noodzakelijk indien nr. 9 c) of 9 d) werden aangekruist)

Naam/firma adres.....

Bevestiging van afgifte

16. De afgifte van waswater (met inbegrip van ballast- en regenwater) overeenkomstig de bij nummer 9 vermelde hoeveelheden en code **)..... wordt bevestigd. Waswater hoeveelheid: m³ / l
17. Opmerkingen:.....
18.
 (Plaats) (Datum) (Stempel/naam in blokletters en ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring drogeladingvaart

** Afvalstoffenclassificatie overeenkomstig het Besluit 2014/955/EU van de Commissie van 18 december 2014 tot wijziging van Beschikking 2000/532/EG betreffende de lijst van afvalstoffen overeenkomstig Richtlijn 2008/98/EG van het Europees Parlement en de Raad

Bijlage bij de losverklaring drogeladingvaart

Aanwijzingen om de losverklaring in te vullen

Opmerking bij nummer 6 a): In dat geval hoeven de nummers 7 - 9 niet ingevuld te worden.

Opmerking bij nummer 9: Indien 9 c) of 9 d) is aangekruist, dan dienen ook de punten 11 en 16 t/m 18 te worden ingevuld. Bij toepassing van artikel 7.04, derde lid, letter c, "Onzekerheid over verenigbare volgende lading", vervalt de vermelding van de hoeveelheid.

Opmerking bij nummer 10: De ladingontvanger / overslagplaats kan slops aannemen, maar is daar niet toe verplicht.

Opmerking bij nummer 11 b): Indien in het laadruim een goederenaard werd vervoerd waarvoor krachtens Aanhangel III een speciale behandeling volgens S is voorzien, moet het waswater bij de ladingontvanger / de overslaginstallatie of bij een ontvangstinrichting voor waswater worden afgegeven.

Deel 2 a): Verklaring van de schipper na lossen bij vertrek van de overslaginstallatie*

De vermeldingen onder de nummers 1 tot en met 10 worden bevestigd door ondertekening door de schipper.

Ondertekening door de schipper

.....
 (Datum DD/MM/JJJJ) (Naam in blokletters) (Ondertekening)

Deel 2 b): Verklaring van de schipper tijdens de vaart

11.* Het waswater is ontstaan bij wassen tijdens de vaart (9c of d).

12.* Locatie en hoeveelheid waswater

- a) tank voor restproducten / IBC; hoeveelheid: m³ / liter
 b) ladingtank; hoeveelheid..... m³ / liter
 c) andere houder voor restproducten, namelijk; Hoeveelheid:..... m³ / liter

13.* De vervolglading is verenigbaar zodat er niet gewassen of ontgast wordt (art. 7.04, lid 3, onderdeel c)).

14.* Opmerkingen

Ondertekening door de schipper

.....
 (Datum DD/MM/JJJJ) (Naam in blokletters) (Ondertekening)

Deel 3: Verklaring afgifte en inname waswater bij ontvangstinrichting (slechts noodzakelijk indien nr. 9 c of d) werden aangekruist)

Naam ontvangstinrichting:.....

Adres:

Bevestiging van afgifte

15.* De afgifte van waswater overeenkomstig de bij nummer 7b of onder 12 a/b/c* vermelde hoeveelheden wordt hiermee bevestigd.

Afval code * Hoeveelheid: m³ / liter

16. Opmerkingen:.....

17. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd)..... Start inname: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd)..... Einde inname (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd).....

Naam operator:.....
 (Naam in blokletters) (Stempel) (Ondertekening)

Deel 4: Verklaring afgifte en inname van dampen bij ontvangstinrichting (indien nr. 10a, 10b of 10c) werden aangekruist)

Naam inrichting:

Adres:.....

Bevestiging van afgifte

18.* De ontgassing is volgens de ontgassingstandaarden van Aanhangel IIIa van de Uitvoeringsregeling uitgevoerd. De gemeten dampconcentratie lag onder de grenswaarde (AVFL).

19. Opmerkingen:.....

20. Aangemeld op: (Datum DD/MM/JJJJ)(Tijd)..... Start ontgassing: (Datum DD/MM/JJJJ)..... (Tijd)..... Einde ontgassing (Datum DD/MM/JJJJ) ... (Tijd).....

Verantwoordelijke voor de ontgassing overeenkomstig Aanhangel IIIa onder A. Algemene bepalingen, lid (6)

.....
 (Naam in blokletters) (Stempel) (Ondertekening)

* Zie opmerking voor deze vraag in de bijlage bij de losverklaring tankvaart

Bijlage losverklaring tankvaart

Aanwijzingen om de losverklaring tankvaart 2024 in te vullen

Deel 1: Verklaring ladingontvanger / overslaginstallatie

Opmerking bij A: naam en adres onderneming verplicht (volledige contactgegevens)

Opmerking bij nummer 2:

- * UN-nummer invullen verplicht volgens tabel I, II en III van aanhangsel IIIa;
- * AVFL-waarde (variabel): invullen indien er sprake is van een mengsel en geen waarde is vermeld in kolom 3 van genoemde tabellen in aanhangsel IIIa;

Opmerking bij nummer 6a:

- * eenheidstransport toewijzen op verklaring schipper, schriftelijk aantonen tijdens de vaart verplicht in verband met rechtmatigheid toekennen eenheidstransport (artikel 7.04, derde lid, onderdeel a); (vak 8 invullen) in verband met verplichting overname overslagresten door overslaginstallatie.

Opmerking bij nummer 6b:

- * verenigbaar transport toewijzen op verklaring schipper, schriftelijk aantonen tijdens de vaart verplicht i.v.m. rechtmatigheid toekennen verenigbaarheid (artikel 7.04, derde lid, onderdeel b); (vak 7 a invullen), nalenzen verplicht voor vertrek, losstandaard A; (vak 8 invullen), verplichting overname overslagresten door overslaginstallatie.

Opmerking bij nummer 6 c:

- * uitstel van de verplichting om het schip te wassen of te ontgassen na lossen mogelijk (artikel 7.04, derde lid, onderdeel c) indien verwacht wordt dat er een verenigbaar transport volgt; en onder voorwaarde dat;
 - 1) de overslaginstallatie voorlopig een ontvangstvoorziening voor wassen of ontgassen toewijst (vak 9 of 10 invullen) op basis van artikel 7.05 of 7.08; en
 - 2) het schip na het lossen tenminste nagelensd (vak 7 a invullen, losstandaard A) ter beschikking wordt gesteld.

Opmerking bij nummer 7:

- * reinigen ladingtanks bij overslaginstallatie na lossen:
 - 7a: nalenzen (losstandaard A) altijd verplicht, tenzij eenheidstransport;
 - 7b: bij wassen op loslocatie vermelding van hoeveelheid waswater, invullen 9b verplicht indien waswater wordt ingenomen;
 - 7c: ontgast op loslocatie, invullen 10a verplicht.

Opmerking bij nummer 8:

- * overslagresten die in lekbakken aan boord worden opgevangen, moeten worden ingenomen door de overslaginstallatie (artikel 7.03, tweede en derde lid).

Opmerking bij nummer 9:

- * 9b wordt aangekruist als waswater wordt ingenomen door de overslaginstallatie (zie 7b);
- * 9c wordt aangekruist indien de verlader de ontvangstinrichting heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst;
- * 9d wordt aangekruist als de verlader geen ontvangstinrichting heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst; toewijzing ontvangstvoorziening verplicht door overslaginstallatie (verplichting volgens artikel 7.08);
- * 9c of 9d dient -op verklaring van de schipper- te worden ingevuld (6.03, zesde lid).

Opmerking bij nummer 10:

- * 10a indien ontgassing na lossen binnen de overslaginstallatie plaatsvindt, moet deel 4 worden ingevuld;
- * 10b wordt aangekruist indien de verlader een ontvangstinrichting voor dampen heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst (7.05, tweede lid, onderdeel a);
- * 10c wordt aangekruist als de verlader geen ontvangstinrichting voor dampen heeft aangewezen in de vervoersovereenkomst; toewijzing ontvangstvoorziening verplicht door overslaginstallatie (verplichting volgens artikel 7.08).

G: ondertekening verplicht, naam verantwoordelijke overslaginstallatie in blokletters

Deel 2 a) verklaring van de schipper na lossen bij vertrek van de overslaginstallatie

Opmerking bij DEEL 2a):

- * De schipper ondertekent de losverklaring bij vertrek en bevestigt daarmee de vermeldingen in de vakken 1 tot en met 10.
-

Deel 2 b): verklaring van de schipper tijdens het transport

Opmerking bij nummer 11:

- * De schipper is verplicht (artikel 6.03, vierde lid, onderdeel b) om in de losverklaring schriftelijk of digitaal te registreren of het waswater is ontstaan bij het wassen tijdens de vaart.

Opmerking bij nummer 12:

- * De schipper is verplicht (artikel 6.03, vierde lid, onderdeel b) de locatie en hoeveelheid van het waswater aan boord te registreren.

Opmerking bij nummer 13:

- * De schipper is verplicht (artikel 7.04, derde lid, onderdeel c) om verenigbaar transport te vermelden in vak 13 in verband met rechtmatigheid toepassing artikel 7.04, derde lid, onderdeel c, zodat niet gewassen of ontgast hoeft te worden.

Opmerking bij nummer 14:

Vak voor opmerkingen

Ondertekening door de schipper verplicht bij gebeurtenissen tijdens transport, naam van de schipper in blokletters

Deel 3: Verklaring afgifte en inname waswater bij ontvangstinrichting

Opmerking bij nummer 15:

- * De ontvangstinrichting (vaste of mobiele inzamelaar) vermeldt hier op de losverklaring de hoeveelheden door het schip aangeboden waswater. Een exemplaar of kopie van losverklaring wordt bewaard in de administratie van de ontvangstinrichting (artikel 7.01, tweede lid). Een exemplaar van de losverklaring moet weer aan het schip geretourneerd worden (artikel 7.01, tweede lid).
- * Toegestane Euralcodes (6-cijferig) voor afgifte waswater (EG Verordening nr. 1013/2006):

Euralcodes	Omschrijving
16 07	<i>afval van de reiniging van transport- en opslagtanks en vaten (exclusief 05 en 13)</i>
16 07 08*	afval dat olie bevat
16 07 09*	afval dat andere gevaarlijke stoffen bevat
16 10	<i>waterig vloeibaar afval dat bestemd is om elders te worden verwerkt</i>
16 10 01*	waterig vloeibaar afval dat gevaarlijke stoffen bevat
16 10 02	niet onder 16 10 01 vallend waterig vloeibaar afval

*Gevaarlijk afval

Deel 4: Verklaring afgifte en inname van dampen bij ontvangstinrichting

Opmerking bij nummer 18:

- * De ontvangstinrichting voor dampen vermeldt hier op de losverklaring de gemeten dampconcentratie overeenkomstig de voorschriften in aanhangsel IIIa. Metingen vinden plaats in de leiding naar de ontvangstinrichting en op punten van de ladingtanks die door de deskundige aan boord als geëigend worden beschouwd.

Besluit CDNI 2024 I-5

Wijziging van artikel 9.01 en 9.03 van de Uitvoeringsregeling behorende bij het CDNI om rekening te houden met passagiersschepen met meer dan 12 passagiers en hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen

De Conferentie der Verdragsluitende Partijen,

gezien het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) en met name de artikelen 14 en 19 van dit Verdrag,

gezien het feit dat bij de goedkeuring van Besluit 2021-I-6 onbedoeld het voorschrift is komen te vervallen dat de lozing van huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen toestaat indien deze passagiersschepen over toegelaten boordzuiveringsinstallaties beschikken die voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in Aanhangsel V,

overwegende dat het bij deze aanpassing om een kleine wijziging gaat die een redactionele vergissing rechtzet,

overwegende dat door de wijziging de rechtszekerheid voor de exploitanten van passagiersschepen en handhavende autoriteiten verbeterd wordt,

overwegende dat de wijziging geen nadelige gevolgen heeft voor het milieu of voor de veiligheid en gezondheid van het scheepvaartpersoneel of de verkeersdeelnemers,

op voorstel van haar werkgroep,

in het licht van Besluit 2021-I-6 en de bij dat Besluit gevoegde impactanalyse,

stemt in met de wijziging van artikel 9.01 en 9.03 van de Uitvoeringsregeling zoals in de bijlage is weergegeven.

Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2025.

Bijlage

Bijlage CDNI 2024-I-5

- 1) *Artikel 9.01, vijfde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:*

„(5) Het in het derde lid genoemde verbod geldt niet voor passagiersschepen die beschikken over toegelaten boordzuiveringsinstallaties die voldoen aan de grens- en controlewaarden zoals opgenomen in Aanhangsel V.“

- 2) *Artikel 9.01, zesde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart komt als volgt te luiden:*

„(6) Het in het derde lid genoemde verbod geldt niet voor zeeschepen in zeehavens aan zeetoegangswegen die moeten voldoen aan de bepalingen van het Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging van de zee door schepen (Marpol).“

- 3) *Artikel 9.03, vierde lid, van de Uitvoeringsregeling behorende bij het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart wordt als volgt gewijzigd:*

„(4) De schipper van een passagiersschip dat krachtens artikel 9.01, derde lid, onder het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater valt, dient zeker te stellen dat het huishoudelijk afvalwater op een passende wijze aan boord van het schip wordt verzameld en overeenkomstig artikel 8.02, derde lid, bij een installatie of inzamelstation wordt afgegeven, voor zover het passagiersschip niet over een boordzuiveringsinstallatie overeenkomstig artikel 9.01, vijfde lid, beschikt.“

IIPC

Besluit IIPC 2024-I-1

Vaststelling van de voorlopige verevening 4^{de} kwartaal 2023

Besluit (vastgesteld 7 maart 2024)

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2023:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 28 februari 2024 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het overzicht "Tabel voorlopige jaargegevens" geeft de jaargegevens 2023. (**Bijlage 2**).
 - c) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 3**).
 - d) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 4**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De overgeboekte bedragen houden rekening met de internationale financiële verevening 2022 (Besluit CDNI 2023-II-3).
 - c) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 4^{de} kwartaal 2023

3. Aldus is de verevening van het 4^{de} kwartaal 2023 door het IVC als volgt vastgesteld:
 - a) Totale kosten: 12 152 609,19 €
 - b) Totale opbrengsten: 12 602 801,62 €
 - c) Resultaat: 450 192,43 €
 - d) Overdrachten:
 - SAB aan:
 - ITB : 77 536,70 €
 - BEV : 751 047,31 €
 - VNF : 3 007,23 €
 - LUX aan:
 - BEV : 144 223,71 €
 - SRH aan:
 - ITB : 40 698,40 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2023 stand 4^{de} kwartaal zijn de volgende:

Staat/NL	Verevening T4/2023	Overgedragen saldi 2011-2022	Voorlopige cumulatie
	Dn T4		
DE	212 906,43 €	406 271,94 €	619 178,37 €
BE	75 332,21 €	- 76 562,79 €	1 230,58 €
FR	3 434,32 €	10 143,32 €	13 577,64 €
LUX	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	148 277,55 €	334 443,08 €	482 720,63 €
CH	9 872,47 €	31 868,58 €	41 741,05 €
Σ	450 192,43 €	707 415,74 €	1 157 608,17 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel jaargegevens

Bijlage 3: Tabel berekening verevening

Bijlage 4: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven							
PT 4 2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	9	1 582	2 358	84	4	1 441	5 478	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	92	454	29	1	429	1 005
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	11	872	2 655	25	4	2 797	6 364
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas/smeervet	kg	-	3 260	16 768	1 800	220	6 838	+ 28 886
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	345	28 160	48 742	3 583	90	37 946	+ 118 866
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	62	20 283	35 295	2 510	60	10 736	+ 68 946
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	407	51 703	100 805	7 893	370	55 520	216 698
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		3 031	1 329	315			+ 4 675
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		1 591	11 137		19	4 248	+ 16 995
5	Total réipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	30	4 622	12 466	315	19	4 248	21 700
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	26 323	518 299	967 799	72 000	3 409	1 484 565	+ 3 072 394
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 761				+/- 3 761
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	26 323	518 299	964 038	72 000	3 409	1 484 565	3 068 633
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage	€	25 426	448 327	1 952 052	118 691	147 871	717 169	+ 3 409 535
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157					-/- - 3 157
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€							+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€							-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	25 426	445 170	1 952 052	118 691	147 871	717 169	3 406 378
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³							-
	Volume de gazole IN / Gasölmenge IN / Gasolievolume NI	m ³	2 543	44 832	240 000	10 330	20	62 782	360 507

* facultatif / fakultativ / facultatief

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

Bijlage 2

CDNI		Données annuelles/ Jahresangaben / Jaargegevens						
2023		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	28	6 409	9 875	351	12	5 882	22 557
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	-	424	1 859	144	1 751	4 180
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	22	3 361	11 144	218	13	26 450
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroeefas-/smeervet	kg	-	15 614	70 351	2 600	300	33 895 +
	Chiffons usagés / Attlappen / Poetsdoeken	kg	620	128 581	209 076	14 843	308	156 326 +
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	159	74 507	150 107	4 410	134	43 469 +
4	Total des déchets huileux solides / Summe der öhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	779	218 702	429 534	21 853	742	233 690
	Réipients huileux en acier / Öhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		15 333	6 082	730		22 145 +
	Réipients huileux en plastique / Öhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg		6 957	46 085		84	17 259 +
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	57	22 290	52 167	730	84	17 259
Zn -	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	92 706	2 033 537	4 012 127	266 500	9 973	5 747 251 +
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 9 485			+/- - 9 485
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	92 706	2 033 537	4 002 642	266 500	9 973	5 747 251
Xn -	Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	102 443	1 234 421	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718 +
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€		- 3 157				-/- - 3 157
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	102 443	1 231 264	7 832 462	437 395	451 520	2 547 718
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	10 330	123 442	968 220	44 327	197	190 635

* facultatif / fakultativ / facultatief

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

Bijlage 3

Tabel berekening verevening										
Jaar 2023/4. kwartaal										
IIPC PT 2023-4										
Staat/Nl	Gegevens NI kwartaal 4T2023			Financiële verevening						
	Kosten Zn	Opbrengsten Xn	Aandeel in kosten Zn/ΣZn	Aandeel opbrngstn cnfrm. Verdrag Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Verevening Cn = Ω - Xn	Verevening T1 CnT1	Verevening T2 CnT2	Verevening T3 CnT3	Verevening T4 CnT4=Cn-CnT1-CnT2-CnT3	
DE	5 747 250,55 €	2 547 717,80 €	0,4729231772490	5 960 156,98 €	3 412 439,18 €	817 350,11 €	872 697,67 €	827 120,38 €	895 271,02 €	
BE	2 033 536,78 €	1 231 264,33 €	0,1673333477780	2 108 868,99 €	877 604,66 €	208 973,57 €	260 059,49 €	290 336,50 €	118 235,09 €	
FR	92 706,78 €	102 442,72 €	0,0076285494375	96 141,10 €	6 301,62 €	551,18 €	11 264,06 €	1 404,03 €	3 007,23 €	
LUX	9 973,08 €	451 519,77 €	0,0008206533958	10 342,53 €	441 177,24 €	90 221,23 €	110 943,94 €	95 788,35 €	144 223,71 €	
NL	4 002 642,00 €	7 832 462,00 €	0,3293648250693	4 150 919,55 €	3 681 542,45 €	897 099,99 €	951 720,33 €	1 001 130,90 €	831 591,23 €	
CH	266 500,00 €	437 395,00 €	0,0219294470705	276 372,47 €	161 022,53 €	39 553,64 €	58 828,83 €	21 941,66 €	40 698,40 €	
Σ	12 152 609,19 €	12 602 801,62 €	1,00	12 602 801,62 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2023-4 (01/10 - 31/12)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / NI debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00 €
DE							0,00 €
FR							0,00 €
LUX		144 223,71 €					144 223,71 €
NL	77 536,70 €	751 047,31 €	3 007,23 €				831 591,23 €
CH	40 698,40 €						40 698,40 €
SUMME / TOTAL	118 235,09 €	895 271,02 €	3 007,23 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €	
							1 016 513,34 €
							1 016 513,34 €

Besluit IIPC 2024-I-2

Vaststelling van de voorlopige verevening 1^{ste} kwartaal 2024

Besluit (vastgesteld 16 mei 2024)

Verloop van de procedure

1. Op de grondslag van artikel 4.02 van Deel A CDNI en het Huishoudelijk Reglement (HR) heeft het secretariaat uitvoering gegeven aan de voorlopige financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2024:
 - a) Het overzicht "Tabel kwartaalopgaven" geeft de door de NI tegen de datum van 1 mei 2024 verstrekte gegevens weer (**Bijlage 1**).
 - b) Het resultaat van de kwartaalverevening wordt gepresenteerd in de tabel "berekening verevening" (**Bijlage 2**).
 - c) De verdeling van de opbrengst in het kader van deze verevening is weergegeven in de tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage (**Bijlage 3**).
2. Bijzonderheden:
 - a) Het secretariaat heeft rekening gehouden met de rente indien deze zijn gespecificeerd door de NI.
 - b) De hoeveelheden gasolie Verdragsluitende Staten zullen worden overgeboekt naar de internationale financiële verevening.

Betalingsverplichtingen op grond van de financiële verevening van het 1^{ste} kwartaal 2024

3. Aldus is de verevening van het 1^{ste} kwartaal 2024 door het IVC als volgt vastgesteld:

a) Totale kosten:	3 105 017,58 €
b) Totale opbrengsten:	2 888 357,50 €
c) Resultaat:	- 216 660,08 €
d) Overdrachten:	
SAB aan:	
→ ITB:	110 907,60 €
→ BEV:	721 556,57 €
→ VNF:	7 364,65 €
LUX aan:	
→ BEV:	122 318,13 €
SRH aan:	
→ ITB:	37 179,31 €

Rekening overeenkomstig artikel 14 van het Huishoudelijk Reglement van het IVC

4. De overgeboekte bedragen in het kader van de financiële verevening 2024 stand 1^{ste} kwartaal zijn de volgende:

Staat/IN	Verevening T1/2024	Overgedragen saldi 2023 (voorlopig)	Overgedragen saldi 2011-2022	Voorlopige cumulatie
	Dn T1			
DE	- 103 058,47 €	212 906,43 €	406 271,94 €	516 119,90 €
BE	- 35 253,21 €	75 332,21 €	- 76 562,79 €	36 483,79 €
FR	- 1 601,28 €	3 434,32 €	10 143,32 €	11 976,36 €
LUX	- €	369,45 €	1 251,62 €	1 621,07 €
NL	- 72 141,82 €	148 277,55 €	334 443,08 €	410 578,82 €
CH	- 4 605,31 €	9 872,47 €	31 868,58 €	37 135,74 €
Σ	- 216 660,08 €	450 192,43 €	707 415,74 €	940 948,09 €

Bijlagen

Bijlage 1: Tabel kwartaalsopgaven

Bijlage 2: Tabel berekening verevening

Bijlage 3: Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage

Bijlage 1

CDNI		Données trimestrielles / Quartalsangaben / Kwartaalsopgaven						
PT 1 2024		VNF (FR)	ITB (BE)	SAB (NL)	SRH (CH)	BEV (LUX)	BEV (DE)	TOTAL / GESAMT / TOTAAL
1	Nombre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	5	1 929	2 420	94		1 374	5 822
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m ³	4	114	504	35	386	1 043
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m ³	5	773	2 890	73	2 664	6 405
	Huile arbre à hélice / de lubrification / Altfett / Schroefas-/smeervet	kg	108	3 163	17 310	170	6 569	+ 27 320
	Chiffons usagés / Altlappen / Poetsdoeken	kg	59	38 886	55 453	4 089	38 478	+ 136 965
	Filtres à huile / Altfilter / Oliefilters	kg	203	17 850	37 319	690	12 123	+ 68 185
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	kg	370	59 899	110 082	4 949	- 57 170	232 470
	Réipients huileux en acier / Ölhaltige Metallbehälter / Oliehoudende emballage staal	kg		4 479	1 666	210		+ 6 355
	Réipients huileux en plastique / Ölhaltige Plastikbehälter / Oliehoudende emballage kunststof	kg	3	1 928	11 656		3 296	+ 16 883
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	kg	3	6 407	13 322	210	- 3 296	23 238
Zn-	<u>Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering</u>							
	Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	22 948	505 224	1 037 713	66 000	1 476 960	+ 3 108 846
	Intérêts / Zinsen / Rente	€			- 3 828			+/-
	Total / Gesamt / Totaal Zn	€	22 948	505 224	1 033 885	66 000	- 1 476 960	3 105 018
Xn-	<u>Recettes des rétributions d'élimination / eingenommene Entsorgungsgebühren / geïnde verwijderingsbijdrage</u>							
	Rétributions d'élimination / Entsorgungsgebühren / Verwijderingsbijdrage	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	530 027	+ 2 888 358
	Créances irrécouvrables (définitivement)* / Uneinbringliche Forderungen (definitiv)* / Oninbare vorderingen (definitief)*	€						-/- -
	Mutation réduction de valeur (provision) de créances irrécouvr.* / Änderung Wertberichtigung für uneinbringl. Forderungen* / Mutatie voorziening oninbaare vorderingen* (+ ou/oder/of -/-)	€						+/- -
	(***) Différence de systèmes / Systemunterschied / Systeemverschil (+ou/oder/of -/-)*	€						-
	Total / Gesamt / Totaal Xn	€	13 982	321 884	1 801 572	98 574	530 027	2 888 358
	Volume de gazole pays signataire / Gasölmenge Vertragsstaat / Gasolievolume verdragstaat	m ³						-
	Volume de gazole IN/ Gasölmenge NI / Gasolievolume NI	m ³	101	32 147		10 070	42 166	84 502

* fakultatif / fakultativ / facultatief

Explication et remarques / Erläuterung und Anmerkungen / Toelichting en opmerkingen:

Tabel berekening verevening					
Jaar 2024 /1. kwartaal					
IIPC PT 2024-1					
	Gegevens NI kwartaal 1 2024			Financiële verevening	
Staat/IN	Kosten	Opbrengsten	Aandeel in kosten	Aandeel opbrengsten cnfrm. Verdrag	Verevening
	Zn	Xn	Zn/ΣZn	Zn/ΣZn x ΣXn = Ω	Cn = Ω - Xn
DE	1 476 960,47 €	530 027,30 €	0,4756689557938	1373901,996	843 874,70 €
BE	505 223,77 €	321 883,66 €	0,1627120481553	469970,5646	148 086,90 €
FR	22 948,34 €	13 982,41 €	0,0073907278812	21347,06431	7 364,65 €
LUX		122 318,13 €	0,0000000000000	0 -	122 318,13 €
NL	1 033 885,00 €	1 801 572,00 €	0,3329723498699	961743,184 -	839 828,82 €
CH	66 000,00 €	98 574,00 €	0,0212559182998	61394,69104 -	37 179,31 €
Σ	3 105 017,58 €	2 888 357,50 €	1,00	2 888 357,50 € -	0,00 €

Tableau de distribution / Verteilungstabelle / Tabel distributie opbrengst verwijderingsbijdrage IIPC PT 2024-1 (01/01 - 31/03)							
Zahlungsleistende IN/ IN débitrices / IN debiteur	Zahlungsempfangende IN / IN créditrices / IN crediteur						
	BE	DE	FR	LUX	NL	CH	SUMME / TOTAL
BE							0,00
DE							0,00
FR							0,00
LUX		122 318,13					122 318,13
NL	110 907,60	721 556,57	7 364,65				839 828,82
CH	37 179,31						37 179,31
SUMME / TOTAL	148 086,90	843 874,70	7 364,65	0,00	0,00	0,00	
							999 326,25
							999 326,25
