



# CDNI

VERDRAG INZAKE DEVERZAMELING,  
AFGIFTE EN INNAME VAN AFVAL  
IN DE RIJN- EN BINNENVAART

---

**DEEL A**

**RICHTSNOEREN TER HARMONISATIE  
VAN DE VOORWAARDEN VOOR DE AFGIFTE VAN OLIE-  
EN VETHOUDEND SCHEEPSBEDRIJFSAFVALSTOFFEN**

# **Richtsnoeren ter harmonisatie van de voorwaarden voor de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafvalstoffen**

## **1. Inleiding**

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) is op 1 november 2009 van kracht geworden in de zes Verdragsluitende Partijen (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Het verdrag heeft tot doel bij te dragen aan de bescherming van het milieu, de verhoging van de veiligheid in de binnenvaart, de verbetering van de waterkwaliteit en het welzijn van het personeel en de gebruikers van de binnenvaart. Deel A van het Verdrag is op 1 januari 2011 in werking getreden.

Het CDNI voorziet daarom in een **algemeen verbod op het inbrengen en lozen van scheepsbedrijfsafvalstoffen**.

De richtsnoeren in dit document hebben betrekking op de afgifte van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen die aan boord van binnenvaartschepen ontstaan. In deze richtsnoeren wordt een beschrijving gegeven hoe de bepalingen van Deel A van het verdrag in de praktijk toegepast zouden moeten worden. De richtsnoeren zijn daarom op de eerste plaats gericht op de ontvangstinrichtingen, de schippers aan boord van de schepen en, in ruimere zin, alle personen die betrokken zijn bij de tenuitvoerlegging van de bepalingen van het verdrag.

**De richtsnoeren zijn verder bedoeld om op internationaal vlak te komen tot geharmoniseerde voorwaarden voor de afgifte van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen** door de schippers overeenkomstig Deel A van het CDNI. Op deze manier kan gezorgd worden voor gelijke voorwaarden en regelingen (artikelen 4 en 6 van het CDNI) voor de afgifte van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen waarvoor een verwijderingsbijdrage wordt betaald.

Deze richtlijnen dragen verder bij aan een correcte toepassing van de beginselen van het CDNI om het milieu te beschermen door illegale lozingen van olie- en vethoudend afval tegen te gaan. Voor de af te geven hoeveelheden is een maximum vastgelegd om een eventueel misbruik van het solidair gefinancierde stelsel te voorkomen.

## **2. Definities voor de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafvalstoffen**

- a) **Afgewerkte olie:** gebruikte en overige niet meer te gebruiken motor-, transmissie- en hydraulische olie.  
Afgifte: in vaten, jerrycans of rechtstreeks opgepompt door de ontvangstinrichting uit verzamelreservoirs voor oude olie of het motorcarter. Een vermenging van de verschillende soorten olie moet zoveel mogelijk worden vermeden.
- b) **Bilgewater:** oliehoudend water uit de bilge van de machinekamer, de voor- en achterpiek, de kofferdammen en de ruimten tussen zijwand en beunwand.  
Afgifte: uit de bilge of uit verzameltanks opgepompt door de ontvangstinrichting.
- c) **Afgewerkt vet:** gebruikt vet dat vrijkomt bij naven, lagers en smeersystemen en ander, niet meer te gebruiken smeervet.  
Afgifte: in plastic of metalen vaten.
- d) **Gebruikte filters:** gebruikte olie- of luchtfilters die bij het scheepsbedrijf ontstaan.  
Afgifte: metaal- en papierfilters gescheiden van elkaar in vaten of plastic zakken.
- e) **Gebruikte poetslappen:** verontreinigde poetslappen en poetskatoen die voor schoonmaakdoeleinden aan boord werden gebruikt en met olie of vet doordrenkt zijn  
Afgifte: in vaten naar keuze of plastic zakken.
- f) **Verpakkingen:** lege verontreinigde verpakkingen en vaten van metaal of kunststof die oorspronkelijk deze smeermiddelen (vet, motorolie, transmissieolie, hydraulische olie) bevatten.  
Afgifte: los, in plastic zakken of andere hiervoor geschikte vaten.

### **3. Geografisch toepassingsgebied**

De afgifte van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen geldt voor de volgende waterwegen:

#### **Duitsland:**

Alle voor het openbaar verkeer openstaande binnenvaarwegen, met uitzondering van het Duitse gedeelte van het Bodenmeer en het gedeelte van de Rijn boven Rheinfelden.

#### **België:**

Alle voor de binnenvaart openstaande wateren.

#### **Frankrijk:**

Rijn, gekanaliseerde Moezel (tot Metz, km 298,5).

#### **Groothertogdom Luxemburg:**

De Moezel.

#### **Nederland:**

Alle voor de binnenvaart openstaande wateren.

#### **Zwitserland:**

De Rijn tussen Bazel en Rheinfelden.

### **4. Ontvangstinrichtingen**

Definitie: een schip dan wel een inrichting aan de wal, dat of die door de bevoegde autoriteiten zijn toegelaten voor het in ontvangst nemen van scheepsbedrijfsafvalstoffen.

De schepen hebben wat dit betreft de keuze uit verschillende mogelijkheden, al naar gelang hun wensen en behoeften: mobiele ontvangstinrichtingen (bijvoorbeeld bilgeboden), ontvangstinrichtingen aan de wal of tankwagens.

Op de website van het CDNI staat een overzicht van de ontvangstinrichtingen: <https://www.cdni-iwt.org/stations-de-reception/>

De ontvangstinrichtingen zijn verplicht het scheepsafval overeenkomstig de in de Uitvoeringsregeling vastgelegde modaliteiten aan te nemen.

### **5. Financiering van de inname en verwijdering van scheepsbedrijfsafvalstoffen**

Het is de verantwoordelijkheid van de exploitant of eigenaar van het schip om een ECO-rekening te openen bij een Nationaal Instituut van zijn keuze. De exploitant of eigenaar van het schip moet geld op zijn ECO-rekening storten. Van dit bedrag worden de verwijderingsbijdragen afgeschreven. Met de aan de ECO-rekening gekoppelde ECO-ID kan de schipper bij het bunkeren de verwijderingsbijdrage betalen.

In het toepassingsgebied van het CDNI zijn alle gemotoriseerde binnenvaartschepen verplicht om na het bunkeren van accijnsvrije gasolie een verwijderingsbijdrage te betalen. Hoeveel betaald moet worden, hangt af van de geleverde hoeveelheid gasolie en staat los van de later afgegeven hoeveelheden afval. Dit afval kan in ruil gratis bij de ontvangstinrichtingen van het systeem worden afgegeven. De indirecte financiering van de afgifte van oliehoudende afvalstoffen stoelt op het solidariteitsbeginsel en is bedoeld om ervoor te zorgen dat er geen enkele reden meer is die het aantrekkelijk zou maken om afval illegaal te lozen en daardoor het milieu te belasten.

De regeling geldt niet voor zeeschepen. De verwijderingsbijdrage is in alle Verdragsluitende landen dezelfde. De verwijderingsbijdrage wordt vastgesteld op basis van de som van de inname- en verwijderingskosten, na aftrek van de eventuele opbrengsten van de verwerking van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval en van de hoeveelheid geleverde gasolie, volgens de in Deel A van de Uitvoeringsregeling vastgelegde procedure. Het bedrag wordt aan de kostenontwikkeling aangepast.

De verwijderingsbijdragen die betaald worden, worden uitsluitend gebruikt voor de financiering van de inname, verzameling en de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

## 6. Algemene bepalingen

- (6.1) Op de afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval bij de ontvangstinrichtingen overeenkomstig deel A van het CDNI-Verdrag zijn de navolgende richtsnoeren van toepassing.
- (6.2) Elk schip dat vaart waar het CDNI van toepassing is, moet in de machinekamer het afval in aparte vaten inzamelen. Dit afval moet bij de ontvangstinrichtingen van het netwerk van Deel A van het CDNI worden afgegeven.
- (6.3) Het af te geven afval moet gesorteerd worden en gescheiden worden bewaard. De afvalstoffen moeten zijn ontstaan tijdens een normale bedrijfsvoering.

Uitgezonderd van gratis afgifte overeenkomstig Deel A is met name:

- a) al het afval dat het gevolg is van ongevallen of andere incidenten aan boord van het schip, wanneer dit meer is dan de hoeveelheid die geacht wordt te ontstaan bij een normale bedrijfsvoering.
- b) afgewerkte olie en bilgewater die oplosmiddelen of andere chemicaliën bevatten die de eigenschappen van de stoffen veranderen (zie de aanvullende bepalingen in het informatieblad "Richtsnoeren met betrekking tot de verwijdering van afvalstoffen en het gebruik van reinigingsmiddelen in de binnenvaart" <https://www.cdni-iwt.org/wp-content/uploads/2016/01/Brochure-CDNI-nettoyage-2016-NL.pdf>).
- Dergelijke afvalstoffen worden door de exploitant van de ontvangstinrichting uitsluitend tegen betaling afgenomen.
- (6.4) De gratis afgifte bij ontvangstinrichtingen die deel uitmaken van het nationale netwerk is voorbehouden aan binnenvaartschepen.
- a) Worden beschouwd als niet behorend tot de binnenvaartvloot:
- zeeschepen (te herkennen aan het IMO-nummer op de romp);
  - pleziervaartuigen;
  - stationaire drijvende werktuigen (zonder eigen voortstuwing).
- b) Worden beschouwd als behorend tot de binnenvaartvloot:
- schepen van overheden en openbare diensten (waterpolitie, douane, enz.);
  - veerponten, enz.;
  - schepen die zijn toegelaten voor het vervoer van passagiers (kleine schepen, pendelschepen, traditionele zeilschepen, enz.);
  - baggerschepen;
- op voorwaarde dat deze schepen het recht hebben om accijnsvrije en anderszins van heffingen vrijgestelde brandstoffen die bestemd zijn voor binnenvaartschepen te bunkeren.

## 7. Maximale hoeveelheden afvalstoffen bij afgifte

(7.1) De navolgende hoeveelheden kunnen tot de genoemde maximale waarden worden beschouwd als richtsnoeren voor afval dat bij een normale bedrijfsvoering ontstaat:

	Afvalcategorie	Recipiënt/afgiftevorm	Hoeveelheid
a)	Afgewerkte olie	/	3 000 l
b)	Bilgewater	/	15 000 l
c)	Schroefasvet	5 jerrycans van kunststof/staal (van 20 kg)	100 kg
d)	Gebruikte poetslappen	5 afvalzakken (van 20 kg)	100 kg
e)	Gebruikte filters: a) filters van metaal b) filters van karton/papier	/ /	100 kg 100 kg
f)	Lege vaten en lege verpakkingen	20 stuks	50 kg

(7.2) Indien de door het schip aangeboden hoeveelheden de genoemde maximale waarden overschrijden, kan de exploitant van de ontvangstinrichting de afgifte weigeren of de afgifte van de overtollige volumes of hoeveelheden aanvaarden tegen extra betaling.

## 8. Beperkingen in de tijd voor het verwijderingsproces

De duur van een verwijderingsproces is vastgesteld op maximaal twee uur, vanaf het moment dat langszij van het schip waar afval moet worden ingenomen, wordt vastgemaakt tot aan het afmeren. Indien deze tijd wordt overschreden, kan de exploitant van de ontvangstinrichting de verwijdering onderbreken of tegen betaling van een toeslag voortzetten.

## 9. Recht op afgifte

(9.1) De betaling van de verwijderingsbijdrage geeft recht op afgifte van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan de door de Nationale Instituten aangewezen ontvangstinrichtingen. In principe hebben uitsluitend schepen die financieel bijdragen aan het stelsel het recht om gratis afvalstoffen bij de ontvangstinrichtingen van Deel A van het CDNI af te geven.

(9.2) De ECO-ID dient als bewijs van het recht op gratis afgifte.

(9.3) Afval van een schip dat onmiskenbaar deel uitmaakt van de binnenvaartvloot, maar niet over een olie-afgifteboekje of een ECO-ID beschikt, mag alleen worden aangenomen onder de voorwaarden die zijn vastgelegd in de desbetreffende nationale regelgeving. Een dergelijke afgifte moet door de ontvangstinrichting worden gemeld aan het Nationale Instituut.

(9.4) In geval van twijfel moet het afval dat een schip gratis wenst af te geven uit hoofde van het voorzorgsbeginsel worden aanvaard.

## **UITVOEREND SECRETARIAAT VAN HET CDNI**

Centrale Commissie voor de Rijnvaart

---

### **Palais du Rhin**

2 place de la République

CS 10023

F-67082 Strasbourg Cedex

+33 (0)3 88 52 20 10

[secretariat@cdni-iwt.org](mailto:secretariat@cdni-iwt.org)

[www.cdni-iwt.org](http://www.cdni-iwt.org)

