



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

DEEL A
VERSLAG VAN HET IVC MET BETREKKING
TOT DE JAARLIJKSE EVALUATIE
VAN HET FINANCIERINGSSYSTEEM
EN VOORSTEL VOOR HET TARIEF
VAN DE VERWIJDERINGSBIJDRAGE IN 2019
(ARTIKELEN 10 EN 14)

Deel A

Verslag van het IVC met betrekking tot de jaarlijkse evaluatie van het financieringssysteem en voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage in 2019 (artikelen 10 en 14)

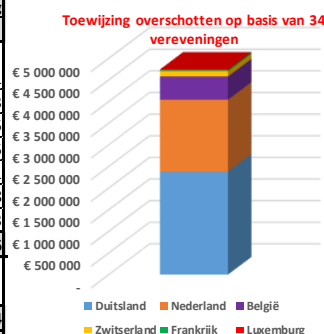
1. Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017

Toen de Verdragsluitende Partijen bij het CDNI in 1996 het CDNI ondertekenden stemden zij in met een verwijderingsbijdrage ter hoogte van 7,50 € / 1000 liter accijnsvrije gebunkerde gasolie. De op deze hoogte vastgelegde bijdrage maakte het mogelijk om in de eerste zeven jaar waarin het SPE-CDNI operationeel was, meer inkomsten te genereren dan wat nodig was om de kosten te dekken (overschot).

In de periode van 2011 tot 2017 bedroeg het overschot ca. 4 700 000 €, dat overeenkomstig de in het CDNI vastgelegde verdeelsleutel over de Verdragsluitende Partijen werd verdeeld.

Inkomsten en uitgaven van 2011 tot 2017

	Bijdragen	Kosten	Overschot	Duitsland	Nederland	België	Zwitserland	Frankrijk	Luxemburg
	€	€	€	€	€	€	€	€	€
	Op basis van 34 vereveningen zijn de overschotten als volgt in beheer gegeven:								
2011	10 448 843	9 603 593	845 250	430 268	306 798	80 995	26 428	-	761
2012	10 176 156	9 309 041	867 115	449 389	311 751	77 802	24 876	2 474	823
2013	10 044 136	9 122 983	921 153	476 401	331 705	78 630	19 556	13 986	875
2014	10 281 970	9 396 139	885 831	431 623	303 194	124 147	19 574	6 738	555
2015	10 524 186	9 785 596	738 590	359 028	247 165	103 604	22 220	5 922	651
2016	10 549 057	10 202 232	346 825	170 100	114 131	52 689	8 810	798	298
2017	10 781 939	10 647 265	134 674	65 573	45 031	19 988	3 188	800	93
Totaal	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 382 382	1 659 775	537 855	124 652	30 718	4 056
	Indien het in 2011-2017 gecumuleerde overschot in éénmaal zou worden verevend zou het overschot als volgt in beheer zijn gegeven:								
2011-2017	72 806 287	68 066 849	4 739 438	2 364 206	1 638 093	581 673	123 537	27 975	3 954
Verschil	-	-	-	- 18 176	- 21 682	43 818	- 1 115	- 2 743	- 102



Het binnenvaartbedrijfsleven heeft in deze periode 72,8 miljoen € aan het systeem bijgedragen. De door de nationale instituten (NI's) in de 6 landen van het verdrag georganiseerde systemen voor de inzameling, afgifte en inname hebben kosten met zich meegebracht ter hoogte van ca. 68,1 miljoen €.

In de jaren 2011 tot 2017 zijn er maar weinig veranderingen gekomen in het reeds aanwezige, respectievelijk ingerichte netwerk van ontvangstinrichtingen zoals dat bestond bij het van kracht worden van het CDNI. Alleen in één land werd het netwerk sinds 2011 aanzienlijk uitgebreid ten opzichte van de situatie in 2011. De kosten die daardoor ontstonden, hebben in het licht van de ontwikkeling van de inkomsten niet bijzonder veel gewicht gehad.

2. Financiële ontwikkeling in 2018

In de eerste drie kwartaal van 2018 waren de inkomsten 7.676.340 € en de inzamelingskosten 8.372.537 €. Uitgaand van de veronderstelling dat de inkomsten en uitgaven over de vier kwartalen van een jaar min of meer gelijkmatig verdeeld zijn, betekent dit dat de totale inkomsten naar verwachting rond de 10,2 miljoen € zullen liggen en de totale uitgaven bij 11,2 mln. €.

Het jaar 2018 zou daardoor voor de eerste keer sinds het van kracht worden van het CDNI een tekort opleveren ter hoogte van ca. 1 mln. €. Wanneer men dit bedrag verrekend met de gecumuleerde overschotten uit de jaren 2011 tot 2017, komt men aan het einde van 2018 op een bedrag ter hoogte van ca. 3,7 mln. € aan gecumuleerde overschotten.

Er zijn verschillende oorzaken voor deze ontwikkeling:

- De opbrengsten uit afgewerkte olie zijn vanwege de lage prijzen uitermate gering.
- De kosten voor de verwijdering van bilgewater stijgen.
- De bedrijfskosten van de ontvangstinrichtingen nemen toe vanwege de stijgende gasolieprijzen.
- In een land werd een nieuwe bilgeboot gebouwd (zie hoofdstuk 3 en 4).

3. Planning voor 2019

De NI's gaan voor 2019 uit van totale inkomsten ter hoogte van 10,2 mln. € en totale uitgaven ter hoogte van 11,5 mln. €. Het jaar 2019 zou daarom ook een tekort gaan opleveren van 1,3 mln. €. Wanneer men dit bedrag verrekend met het overschot dat er nog is uit de jaren 2011 tot 2017, levert dit aan het einde van 2019 een bedrag op ter hoogte van ca. 2,4 mln. €.

De redenen voor deze ontwikkeling zijn de volgende:

- De situatie ten aanzien van afgewerkte olie is verregaand hetzelfde gebleven.
- De kosten voor de verwijdering van bilgewater blijven verder toenemen.
- Aangenomen wordt dat de gasolieprijzen verder zullen stijgen.
- Nederland rekent al in 2018 op duidelijk dalende inkomsten.
- In geen enkel land zijn in 2019 grote investeringen gepland.

Raming inkomsten en uitgaven voor 2019

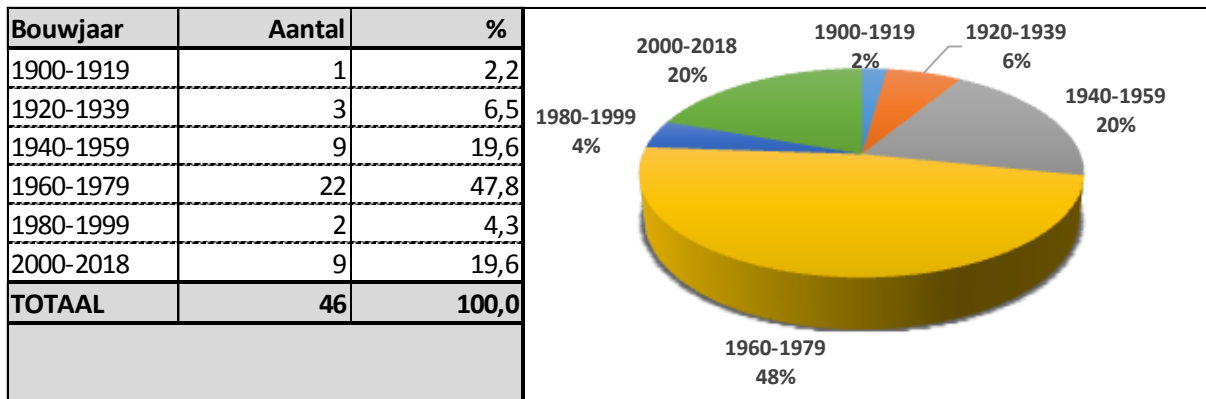
Staat	Uitgaven Voorlopige FV 4e kwartaal 2017	Uitgaven Definitieve FV 2017	Raming Uitgaven 2018	Raming Uitgaven 2019	Ontvangsten Voorlopige FV 4e kwartaal 2017	Ontvangsten Definitieve FV 2017	Raming Ontvangsten 2018	Raming Ontvangsten 2019
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
DE	5 184 191,00	5 184 025,00	5 600 000,00	5 700 000,00	2 391 753,00	2 391 753,00	2 400 000,00	2 350 000,00
BE	1 580 217,00	1 582 015,00	1 650 000,00	1 650 000,00	973 035,00	976 075,00	900 000,00	900 000,00
FR	63 282,00	63 282,00	70 000,00	70 000,00	116 913,00	116 913,00	120 000,00	120 000,00
LUX	7365,00	7 365,00	8 500,00	8 500,00	170 096,00	170 119,00	190 000,00	200 000,00
NL	3 560 160,00	3 563 741,00	3 700 000,00	3 800 000,00	6 839 735,00	6 839 735,00	6 530 000,00	6 450 000,00
CH	252 050,00	252 061,00	290 000,00	290 000,00	290 407,00	302 212,00	285 000,00	280 000,00
Totaal	10 647 265,00	10 652 489,00	11 318 500,00	11 518 500,00	10 781 939,00	10 796 807,00	10 425 000,00	10 300 000,00

4. Vereiste modernisatie

Een groot deel (80%) van de inzamelingschepen die momenteel ingezet worden, is gebouwd voor 1980. Op langere termijn gezien zullen zij niet meer voldoen aan de voorschriften. Vanaf 1 januari 2038 moeten alle bilgeboten dubbelwandig zijn. In de vlootregisters van de Verdragsluitende Partijen staan in totaal 46 bilgeboten geregistreerd, waarvan ca. 40 schepen bij de NI's onder contract staan.

Uit de nu beschikbare informatie blijkt dat van deze bilgeboten er drie boten dubbelwandig zijn. Gezien de hoge gemiddelde leeftijd van de bilgeboten zal het slechts in een paar uitzonderingen mogelijk en zinvol zijn om een enkelwandig schip te verbouwen tot een dubbelwandig schip. Als dit in aanmerking komt, liggen de verbouwkosten onder een bedrag van zes cijfers.

Bilgeboden naar bouwjaar



Bron: SAB

In de meeste gevallen komt om verschillende redenen een verbouwing niet in aanmerking. Als een enkelwandige bilgeboot vervangen moet worden door een nieuw, dubbelwandig schip, moet gerekend worden op een bedrag dat grof geschat ligt tussen de 1,5 en 3 mln. €.

De enkelwandige bilgeboden kunnen vanaf nu gerekend nog ongeveer 20 jaar worden gebruikt. Als er op 31.12.2038 voldaan moet worden aan de voorschriften, is het zinvol om nu al in de verdragsluitende landen na te gaan denken over de aanpak om de schepen te vernieuwen. Louter theoretisch gezien zijn de volgende strategieën denkbaar:

- a) De overstap naar dubbelwandige schepen wordt om te beginnen 15 jaar uitgesteld. In de komende jaren wordt de inzameling georganiseerd met de huidige schepen.
- b) Er wordt overgegaan tot een geleidelijke vernieuwing van de schepen. Gemiddeld moeten er per jaar 2 bilgeboden worden vervangen.

Beide strategieën zouden financieel gezien een geheel andere situatie opleveren:

Ad a) De totale kosten blijven zich gestaag ontwikkelen in het kielzog van de algemene prijsontwikkeling en in het licht van de gebruikelijke invloedfactoren in de binnenvaart. Plotselinge kostenverhogingen als gevolg van het in gebruik nemen van nieuwe bilgeboden zouden zich in de komende jaren niet voordoen. De jaarlijkse kostenstijgingen zouden – uitgaand van de ervaringen in de jaren 2017 – 2018 – rond de 1 mln. € per jaar liggen. Vanaf 2035 zou de situatie echter drastisch wijzigen.

Ad b) In de jaren waarin meerdere schepen vervangen worden, moet gerekend worden met een forse kostenverhoging van meerdere honderdduizend €.

Beide opties zijn uitersten. Tussen deze uitersten is een grote speelruimte voor maatregelen voorhanden.

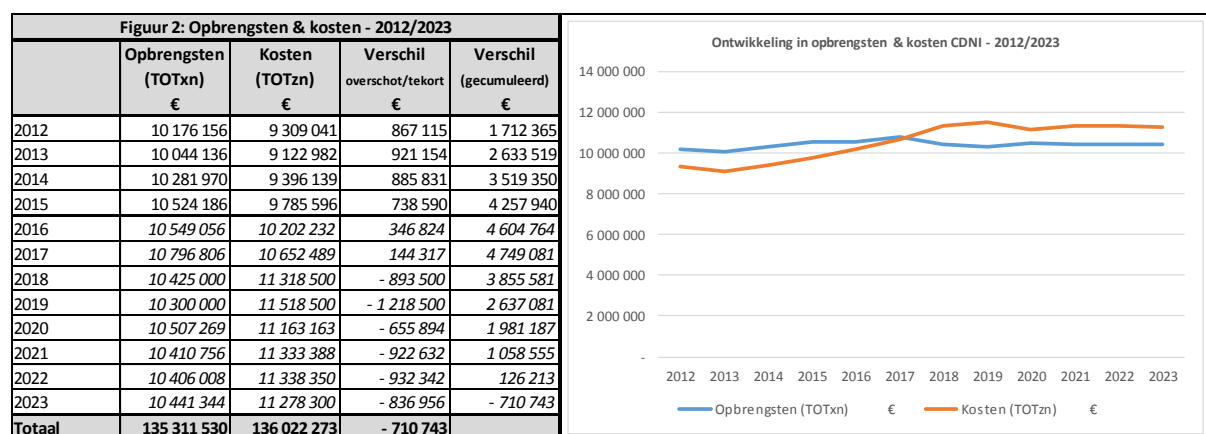
Verder moet er rekening worden gehouden met de voorschriften die vanaf 2025 in de haven van Rotterdam gaan gelden (schepen mogen alleen in het havengebied varen als zij een CCR-2-motor hebben, hetgeen tot kostenverhogingen leidt voor de verwijderingsschepen die daar worden in gezet of aanleiding zal geven tot het overgaan op dubbelwandige schepen). Bepaald moet worden hoe hiermee omgegaan moet worden. De financiële consequenties hiervan moeten nog bij de bovenstaande cijfers worden opgeteld.

5. Analyse van de gecumuleerde gegevens sinds 2012 en vooruitzichten

Op basis van de sinds 2012 vergaarde informatie (**Aanhangsel 1**) en de ramingen van de NI's is er een raming opgesteld voor de periode 2016-2025 voor het in deel A van het Verdrag vastgelegde financieringssysteem voor de verzameling en verwijdering van afval.

Uit de gegevens voor het jaar 2017 blijkt dat er sinds 2011 gecumuleerde hogere inkomsten zijn van ongeveer 4 700 000 €. In de afgelopen jaren werd echter vastgesteld dat het overschot aan jaarlijkse inkomsten al aanzienlijk terugliep. De inkomsten blijven verregaand hetzelfde, terwijl de kosten gestaag blijven stijgen. Het lopende jaar (2018) zal vermoedelijk voor het eerst een tekort laten zien. Dit betekent dat de inkomsten uit de verwijderingsbijdrage de kosten voor de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet meer dekken. In 2019 zal deze trend zich waarschijnlijk voortzetten.

Hieronder zijn de ramingen van de NI's weergegeven. Ontbrekende ramingen zijn in de tabel ingevuld uitgaande van ervaring uit het verleden en vastgestelde tendensen, op basis van een verwijderingsbijdrage die gehandhaafd blijft op € 7,50 per 1.000 liter brandstof.

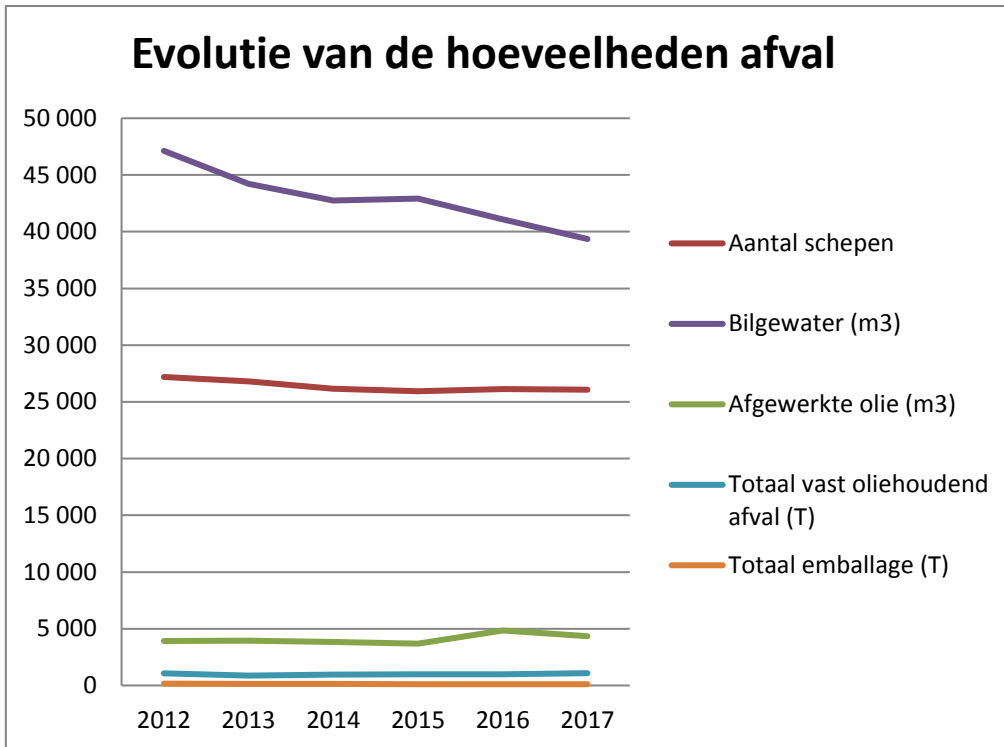


Deze afbeelding toont aan dat vanaf 2018 de inkomsten lager zullen liggen dan de uitgaven en dat het huidige gecumuleerde overschot (ongeveer € 4.700.000 op 31 december 2017) volledig zal zijn opgebruikt in 2023.

Met betrekking tot de verzamelde hoeveelheden olie- en vethoudend afval kon er een lichte daling worden vastgesteld, zowel wat het aantal interventies als de hoeveelheden betreft. Bij het bilgewater en oliehoudende afvalstoffen was er echter sprake van een aanzienlijke daling.

Deze trend (stijgende kosten ondanks geringere hoeveelheden afval) kan door meerdere factoren worden verklaard:

1. een groot deel van de kosten is vast en is niet afhankelijk van de hoeveelheid ingenomen afval;
2. de terugkooprijzen van de afgewerkte olie zijn fors gedaald. Dientengevolge zijn de daaruit voortvloeiende opbrengsten ook gedaald;
3. het Belgische netwerk is uitgebreid,
4. in Duitsland werd een oude bilgeboot door een dubbelwandige bilgeboot vervangen;
5. tot slot heeft de inflatie ook tot een verhoging geleid.



6. Huidige ontwikkelingen die de verevening kunnen beïnvloeden

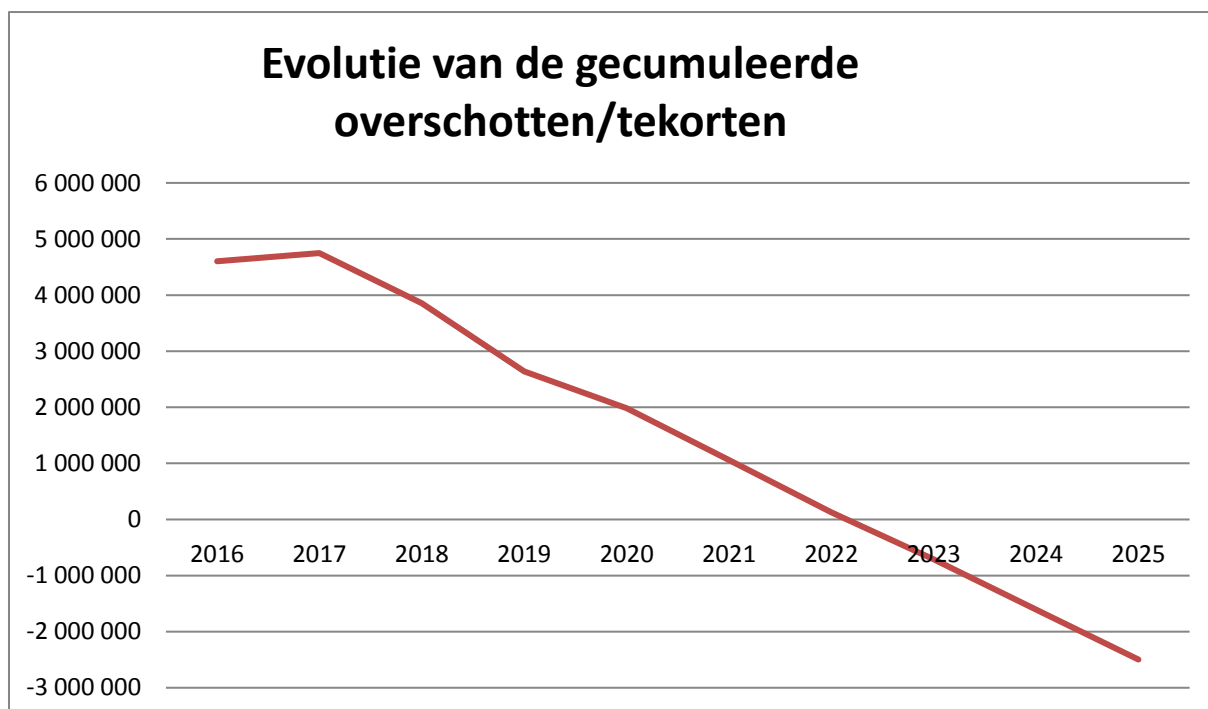
- Het IVC stelt vast dat de kosten blijven stijgen. Verwacht wordt dat het netwerk van ontvangstinrichtingen op zijn minst kan worden behouden of vervangen moet worden zodat in de toekomst ook daardoor de kosten zullen toenemen.
- Frankrijk overweegt momenteel het Verdrag uit te breiden tot het volledige Franse grondgebied. Deze uitbreiding zal naar verwachting leiden tot meer afgifteplaatsen. Frankrijk heeft in zijn evaluatie rekening gehouden met de hoogte van de verwijderingsbijdrage en men streeft naar een systeem waarin de inkomsten en uitgaven met elkaar in evenwicht zijn.
- In de Donaucommissie is nu in concreto een begin gemaakt met de besprekingen over een mogelijke toetreding tot het CDNI. Op 31 oktober 2018 heeft een eerste gemeenschappelijke bijeenkomst plaatsgevonden in Wenen met deskundigen van het CDNI en van de Donaucommissie ([link naar het persbericht](#)). Momenteel kan echter nog niet worden aangegeven wanneer met een toetreding van één of meer landen gerekend kan worden.
- Er is overlegd over een eventuele wijziging van artikel 6 en de mogelijkheid dat het bedrijfsleven de kosten van het SPE-CDNI zou dragen. Een meerderheid van delegaties heeft zich tegen een dergelijke maatregel gekant en benadrukt dat het ten laste nemen van de administratieve kosten deel uitmaakt van het bereikte evenwicht en bijdraagt tot de aanvaarding van het CDNI door het bedrijfsleven.

7. Bijstellen tarief van de verwijderingsbijdrage

€ 7,50 +  = circa € 1,3 tot € 1,4 miljoen meer inkomsten

Een aanpassing van de verwijderingsbijdrage van € 7,50 met € 1,00 (13,33%) naar € 8,50 per m3 gasolie zal leiden tot een verhoging van de inkomsten met circa € 1,3 tot € 1,4 miljoen; € 2 verhoging komt dan neer op € 2,6 tot € 2,8 miljoen etc.

8. Voorstel voor het tarief van de verwijderingsbijdrage in 2019



Rekening houdend met het voorgaande en op voorstel van het IVC heeft de CVP besloten:

- de verwijderingsbijdrage te handhaven op € 7,50 (artikel 3.03) en het onderhavige verslag te publiceren;
- te communiceren over de komende verhoging van de verwijderingsbijdrage;
- het bedrijfsleven nauw te betrekken bij het overleg over de geplande uitbreiding van het netwerk van ontvangstinrichtingen en over de ontwikkeling van de verwijderingsbijdrage en daartoe in 2020 de organisatie van een rondetafelbijeenkomst in overweging te nemen;
- een aanzienlijk gedeelte van de komende hoorzitting met de sector aan dit onderwerp te wijden;
- het IVC uit te nodigen om een alomvattende benadering na te streven om een adequaat netwerk van ontvangstinrichtingen en een efficiënte afvalverwijdering te garanderen;
- de aandacht van het IVC op de kostenbeheersing te vestigen;
- het IVC uit te nodigen om volgend jaar een nieuw verslag op te stellen waarin deze aspecten worden onderzocht.

Aanhangsels:

Aanhangsel 1: Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2017 in %

Aanhangsel 2: Vergelijking van de beschrijving van de situatie in elk land

Gecumuleerde gegevens en variaties 2012-2017 in %

CDNI										
2012-2017		2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL / GESAMT / TOTAAL	%Δ 2012/2017	
1	Nbre de bateaux / Zahl der Schiffe / aantal schepen	27 192	26 795	26 144	25 936	26 120	25 059	132 187	-7,84%	
2	Huiles usagées / Altöl / Afgewerkte olie	m3	3 922	3 948	3 849	3 686	4 849	4 336	20 254	10,56%
3	Eau de fond de cale / Bilgenwasser / Bilgewater	m3	47 126	44 213	42 736	42 926	41 080	39 356	218 081	-16,49%
4	Total des déchets huileux solides / Summe der ölhaltigen festen Abfälle / Totaal vast oliehoudend afval	T	1 080	870	969	991	984	1 083	4 894	0,32%
5	Total récipients / Summe der Behälter / Totaal emballage	T	162	141	129	124	107	110	663	-32,08%
Zn -	Total / Gesamt / Totaal Coût collecte et élimination / Kosten Sammlung und Entsorgung / Kosten inzameling & verwijdering	€	9 309 041	9 122 982	9 396 139	9 785 596,00	10 202 135	10 652 489	47 815 893	14,43%
Xn -	Total / Gesamt / Totaal Recettes des rétributions d'élimination / ingenommene Entsorgungsgebühren / geinde verwijderingsbijdrage	€	10 176 156	10 044 136	10 281 970	10 524 186	10 541 533	10 796 806	51 567 982	6,10%

Vergelijking van de beschrijving van de situatie in elk land

Aangezien de verschillen bij de inzameling en verwijdering van olie- en vethoudend afval niet alleen terug te vinden zijn in de manier waarop de processen verlopen, maar ook andere, belangrijke kenmerken bevatten, zoals bijvoorbeeld de beschikbare resources of de wettelijke randvoorwaarden, wordt om te beginnen een beschrijving gegeven van de situatie zoals deze zich momenteel in elk land voordoet.

Beschrijving van de situatie in Duitsland



Interventiebereik:

In Duitsland wordt de bilge-verwijdering voornamelijk verzorgd door 12 bilgeboden (ca. 7000 lenzingen per jaar), die door in totaal 4 particuliere ondernemingen in verschillende regio's geëxploiteerd worden. 8 Boten zijn eigendom van ondernemingen die uitsluitend actief zijn op het gebied van de bilge-verwijdering van binnenschepen. De overige bilgeboden worden eveneens ingezet voor de inname van afval van zeeschepen en het verzorgen van binnenschepen. De in Duitsland ingezette bilgeboden beschikken altijd over een bemanning van twee personen. Normaal gesproken worden bilgeboden regionaal ingezet (met een actieradius van ca. 50 km ten opzichte van hun standplaats). 3 boten zorgen in opdracht van de Bilgenentwässerungsverband (BEV) voor de inzameling op middellange afstand (waarvan twee tot ca. 200 km) en lange afstand (ca. 1000 km) met een vaste route en een vaste lijndienst.

Inzameling en verwijdering:

Het zwaartepunt van de diensten die door de BEV worden aanbesteed en in opdracht worden gegeven, is de inzameling van olie- en vethoudend afval conform Deel A van het CDNI. In hoeverre er ook nog aanvullende werkzaamheden verricht worden voor bijvoorbeeld hergebruik, dus door het olie-water-mengsel te scheiden of lege verpakkingen te shredderen, hangt af van de desbetreffende, regionaal geldende randvoorwaarden. In het Rijnstroomgebied, op de Donau en op het Dortmund-Ems-kanaal is lozing van het afvalwater na verwijdering van de olie op stromend water na een ultrafiltering tot nu toe toegestaan. In andere gebieden (Weser, Hamburg, tussen Elbe en Oder) moet het afgescheiden water hetzij op het riool of het bilgewater ongereinigd aan een installatie aan land voor verdere verwerking worden afgegeven. Diensten die door een tot het systeem behorende onderneming worden verricht, maken de verdere verwerking door derden gemakkelijker en leiden daardoor tot dienovereenkomstig lagere kosten, resp. tot hogere inkomsten. Het bilgewater dat door de 3 overige stationaire ontvangstinrichtingen (ca. 400 lenzingen) of bij mobiele inzameling per vrachtwagen (ca. 200 lenzingen) ontstaat, kan in deze vorm in Duitsland bij diverse verwerkingsinstallaties worden afgegeven. Als binnen het door de BEV georganiseerde systeem olie en water gescheiden worden, wordt de afgescheiden olie samen met de op de binnenschepen apart ingezamelde en afgegeven afgewerkte olie hergebruikt, waarbij de opbrengsten worden verrekend. Vast olie- en vethoudend bedrijfsafval wordt na de inzameling voor recycling aan derden afgegeven, waar echter voor betaald moet worden. Lege verpakkingen kunnen na de inzameling door contractpartners van de BEV worden afgegeven voor een verder, gratis hergebruik in een door de aardoliemaatschappijen georganiseerd stelsel.

Aanbestedingsprocedure:

De BEV geeft de opdracht aan ondernemingen na een aanbesteding op Europese schaal. Hoe de gegadigden hun offertes samenstellen in het licht van afschrijvingen, administratiekosten, operationele kosten, arbeidsloon, onderhoud-

en vaste kosten van de schepen, is de BEV niet bekend. De BEV vergoedt de totale kosten voor de verrichte diensten.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Duitsland heeft een zeer groot waterwegennet, dat voor het merendeel door bilgeboden bediend wordt. Het door de bilgeboden in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied ingezamelde bilgemengsel wordt aan boord door zwaartekrachtafscidders gescheiden en de nog waterhoudende bilge-olie wordt aan land (Duisburg) tijdelijk opgeslagen om nog meer water te verwijderen. De inzameling door bilgeboden voorkomt dat de scheepvaart speciaal naar vaste ontvangstinrichtingen moet varen om daar de afvalstoffen af te geven.

De diensten van de ondernemingen die in het Duitse gedeelte van het Rijnstroomgebied onder contract staan worden niet betaald op basis van de ingezamelde hoeveelheid bilgemengsel, maar eerder uitgaande van de hoeveelheid gewonnen oude olie.

Beschrijving van de situatie in Luxemburg:



De inzameling van bilge geschiedt in Luxemburg op de circa 36 km lange Duits-Luxemburgse Moezel (condominium-gedeelte) door een bilgeboot die een contract heeft met de BEV in Duitsland. Om de schepen op de Moezel in Luxemburg van dienst te zijn, verlengt de bilgeboot drie keer per jaar zijn vaste route voor een aanwezigheidsduur op de Moezel van steeds 2 dagen. In 2014 vonden er 12 lenzingen plaats. Lenzingen op andere plaatsen of per vrachtwagen hebben in 2014 in Luxemburg niet plaatsgevonden.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Luxemburg is weliswaar een Verdragsluitende partij bij het CDNI, maar heeft geen eigen verwijderingsinfrastructuur in het kader van het CDNI. Luxemburg heeft de BEV in Duitsland de opdracht gegeven de vereiste diensten en taken van een NI uit te voeren. Gezien de korte lengte van de waterweg is deze synergie zonder meer zinvol.

Beschrijving van de situatie in Zwitserland:



Interventiebereik:

In Zwitserland wordt de inzameling van bilge op het rond 25 km 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 administratieve en personeelskosten van de BIBO REGIO. De bemanning van de BIBO REGIO bestaat in de regel uit 2 personen. Verder ontstaan er kosten voor de inzameling van deze scheepsafvalstoffen met tussenopslag aan boord, voor de voorbehandeling van het bilgewater en de afgewerkte olie, alsook voor het verdere, hiervan gescheiden, vervoer aan land en de milieubewuste verwijdering.

Gunning:

De opdracht wordt rechtstreeks door de SRH aan de voor de desbetreffende afvalstof toegelaten verwijderingsonderneming in de regio Bazel of binnen Zwitserland gegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

Op grond van de wettelijke bepalingen inzake lozingen wordt het bilgewater dat aan boord van de bilgeboot BIBO REGIO in twee stappen door zwaartekrachtafscheider en emulsiescheiding wordt behandeld, in zijn totaliteit op het afvoerkanaal (Rijn, havengebied) geloosd en alleen het gedeelte bilge-olie/oude olie blijft aan boord en wordt voor verwijdering aan land afgegeven.

Beschrijving van de situatie in Nederland:



Interventiebereik:



De stichting "Afstoffen en vaardocumenten binnenvaart" (SAB) is verantwoordelijk voor de inning van de verwijderingsbijdrage, de registratie van de afgifte, de controle op de verwijderingskosten, de voorlopige verevening en de coördinatie. Op grond van de nationale wetgeving is de SAB ook verantwoordelijk voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen. Voor de tenuitvoerlegging van deze taken geeft de SAB als Nationaal Instituut voor NL opdrachten aan derden. Nederland beschikt over een afvalinzamelingsnetwerk dat zich over het gehele land uitstrekt en uit 24 schepen en een stationair station bestaat. Op grond van deze zeer fijnmazige dekking is het vaargebied van de bilgeboten relatief klein. Voor schepen die buiten het inzamelingsgebied varen, wordt gebruik gemaakt van een vrachtwagen. Alle ontvangstinrichtingen nemen de onder Deel A vallende afvalstoffen in ontvangst.

Inzameling en verwijdering:

In Nederland mag in tegenstelling tot Duitsland en Zwitserland het aan boord van een bilgeboot gereinigde bilgewater niet op het oppervlaktewater geloosd worden. Het wordt ingezameld en in zijn totaliteit aan land afgegeven. Bij de inzameling door middel van vacuümtechniek wordt de bilge niet gescheiden. In Nederland gelden beperkingen (maximale hoeveelheden) voor de afgifte van bilgewater. De schippers zijn verplicht de afvalstoffen zo veel mogelijk voor de afgifte te sorteren. De meeste schepen houden oude olie apart (dit op grond van de afvalvoorschriften). Bij de afgifte van afval moet de ECO-kaart overgelegd worden. De afgifte is doorlopend mogelijk, van maandag tot vrijdag, van 7 tot 17 uur.

Gunning:

De SAB is verplicht Europees aan te besteden (op grond van de drempelwaarde). De opdracht wordt gegund aan de laagste aanbieder die voldoet aan het bestek en de aanbestedingscriteria. De diensten worden verzorgd door 5 opdrachtnemers. De contracten worden gesloten voor een periode van 3 jaar, met de mogelijkheid om het contract drie maal steeds een jaar te verlengen (maximaal 6 jaar). Voor de variabele kosten wordt in de aanbesteding een maximale prijs aangeboden. Vaste kosten worden in de aanbesteding niet expliciet uitgesplitst, maar worden wel door de bidders aangegeven.

Specifieke nationale bijzonderheden:

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

Beschrijving van de situatie in België:



Interventiebereik:

De ITB is als Nationaal Instituut verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem en voor de inzameling en verwijdering van de olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen. Meer in detail valt daar het volgende onder: inning van de verwijderingsbijdrage, registratie van de afgifte, beheer van de verwijderingskosten, voorlopige financiële verevening en internationale coördinatie. In het Vlaamse gewest werden overeenkomstig de bepalingen van het Vlaamse afvalstoffenbeheersplan zogenoemde opdrachtgevers aangewezen die voor de inzameling en verwerking van de afvalstoffen verantwoordelijk zijn. Bij deze opdrachtgevers gaat het om de haven- en waterwegautoriteiten die deel uitmaken van het inzamelingsnet voor Deel A. De opdrachtgevers kunnen in eigen regie de afvalinzameling organiseren of deze taak uitbesteden aan externe dienstverleners. De Vlaamse autoriteiten (OVAM, MOW) houden toezicht op de correcte uitvoering van het afvalbeheersplan (dat de bepalingen van het CDNI en de Vlaamse (milieu-) wetgeving omvat). In het Waals Gewest treedt men als opdrachtgever voor de inzameling en verwerking van scheepsbedrijfsafvalstoffen op onder de toezicht van de Service Public de Wallonie – DG02 – Voies hydrauliques.

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 vier verschillende opdrachtgevers (Vlaanderen: 2 havens en 1 waterwegautoriteit en in Wallonië één waterwegbeheerder). De aanbestedingen vinden plaats overeenkomstig vaste criteria met vaste drempelwaarden. Het aantal offertes dat in het kader van de Europese aanbestedingsprocedure ontvangen wordt, is laag. Er is dus niet veel concurrentie, zodat er hier sprake is van een nichemarkt. Voor de gestelde eisen gelden de volgende criteria:

openingstijden/bedrijfstijden van de ontvangstinrichtingen (variabel, maar bij voorkeur overdag), afhankelijk van de geboden diensten worden minimale hoeveelheden voorgeschreven, vastlegging van het netwerk van inzamelingspunten (stationair of mobiel) en technische kenmerken (zoals vacuümtechniek, pompen, kwaliteit van de vacuümtechniek).

Specifieke nationale bijzonderheden:

In België zijn er voor de inzameling zes verschillende deelregio's. Voor de haven van Antwerpen fungeert de haven zelf als ontvangstinrichting (door het aanbod van 3, door de haven zelf beheerde afgifteplaatsen) en als opdrachtgever voor een bilgeboot. In de haven van Gent werd voor de inzameling en verwijdering met een bilgeboot een opdracht aan een derde verstrekt. In het afvalinzamelingsgebied van de Vlaamse waterwegbeheerder, De Vlaamse Waterweg NV wordt op 3 afgifteplaatsen een vrachtwagen ingezet. Op het Albertkanaal, is een afvalpark te Ham gecreëerd in 2018. In Wallonië worden deze taken door een externe dienstverlener verzorgd. De inzameling geschiedt daar door een bilgeboot op het Albertkanaal in de Luikse regio.

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 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.