



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

**10 jaar uitvoering van het CDNI
Wat is er bereikt voor het milieu en de Europese
vaarwegen?
Welke uitdagingen liggen er in het verschiet?**

10 jaar uitvoering van het CDNI

Wat is er bereikt voor het milieu en de Europese vaarwegen? Welke uitdagingen liggen er in het verschiet?

INHOUDSOPGAVE

1. Invoering
2. Governance
3. Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval
4. Afval van de lading
5. Overig scheepsbedrijfsafval
6. Institutionele context en organisatiestructuur
7. Communicatie en public relations
8. Wat zijn de uitdagingen voor de komende tien jaar?

Invoering

In 2019 is het tien jaar geleden dat het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) **in werking is getreden**.

In de afgelopen tien jaar heeft dit koersbepalende verdrag een belangrijke bijdrage geleverd aan:

- het **nog milieuvriendelijker** maken van de binnenvaart en
- het ontwikkelen van de binnenvaart tot een **pionier** binnen de vervoerswijzen, zowel wat de afvalinzameling als wat de internationale financiering daarvan betreft.

Context

De binnenvaart is **een van de milieuvriendelijkste vervoerswijzen**. Net zoals bij alle andere activiteiten is het echter **onvermijdelijk** dat er bij het exploiteren van binnenvaartschepen afval ontstaat.

Dit vormt een uitdaging voor het milieuvriendelijke karakter van de binnenvaart. Tegen deze achtergrond hebben zes landen besloten internationale regels vast te leggen voor de **verzameling, afgifte en inname van afval**.

Het CDNI is op 1 november 2009 in werking getreden in België, Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland en Zwitserland.



Doelstellingen van het Verdrag

Het **voorkomen, verzamelen, afgeven en innemen van scheepsafval** leveren een belangrijke bijdrage aan

- de bescherming van het milieu
- een verhoging van de veiligheid in de binnenvaart
- een betere lucht- en waterkwaliteit
- de gezondheid en het welzijn van het personeel en de gebruikers van de binnenvaart.

Basisbeginselen van het Verdrag

Het CDNI stelt een **algemeen verbod** in op het **inbrengen en lozen van scheepsafval** en delen van de lading. De uitzonderingen op deze regel zijn zeer strikt gereguleerd.

Het CDNI heeft tot taak

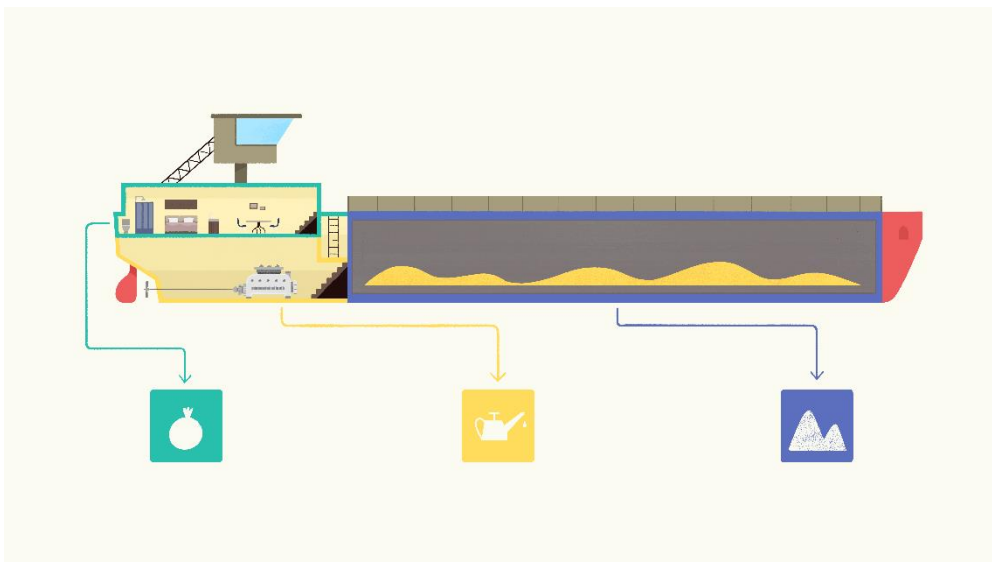
- **afvalpreventie te stimuleren,**
- **de afvalstoffen af te laten geven bij ontvangstinrichtingen** langs de vaarwegen,
- **te zorgen voor voldoende financiering** op basis van het beginsel **'de vervuiler betaalt'**, en
- **het toezicht te vereenvoudigen** op de naleving van het verbod op het inbrengen en lozen van de afvalstoffen in kwestie in het oppervlaktewater.

Waarom zijn er drie delen A, B en C?

Niet voor alle afvalstoffen gelden dezelfde criteria: hoeveelheid, frequentie en tijdstip van de afgifte kunnen verschillen en dat geldt ook voor de ontvangstinfrastructuur, behandelings- en afgifteprocedures etc.

Daarom wordt in de uitvoeringsregeling van het CDNI een onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten **afvalstoffen**. In de **uitvoeringsregeling** wordt bepaald **hoe** er met de verschillende afvalstoffen moet worden **omgegaan** en welke actoren daarvoor **verantwoordelijk** zijn.

Ook de **financieringsmethode** en de **financieringsinstrumenten** verschillen al naar gelang de afvalstroom.



	 Deel A Olie- en vethoudend scheepsafval	 Deel B Afval van de lading	 Deel C Overig scheepsbedrijfsafval
Werkwijze	<p>Internationaal netwerk van ontvangstinrichtingen (bilgeboden, vrachtwagens, vaste stations aan wal)</p>	<p>Resten van de lading zo veel mogelijk voorkomen Het lossen optimaliseren Vastleggen van duidelijke en hanteerbare losstandaarden</p>	<p>Regels voor 1) de inzameling aan boord 2) de afgifte aan land</p>
Financiering / verantwoordelijke	<p>Indirecte financiering Na betaling van de verwijderingsbijdrage bij het bunkeren (door de exploitant van het schip) recht op afgifte binnen het hele netwerk</p>	<p>Ondersteund door de markt Verladers/ladingsontvangers moeten opkomen voor de kosten van de reiniging/het wassen van het schip.</p>	<p>Verschillende financieringsvormen al naar gelang soort afval De schipper is verantwoordelijk voor de inzameling en selectieve scheiding aan boord en afgifte aan land.</p>
Tools	<p>Olie-afgifteboekje SPE-CDNI :  ECO-rekening ECO-kaart</p>	<p>WaSto Losverklaringen Praktische richtsnoeren FAQs</p>	<p>Specifieke voorzieningen bij ligplaatsen van passagiersschepen of aan boord (boordzuiveringsinstallaties), lokale afgifte (sluizen, havens), afgifte bij gemeentelijke voorzieningen</p>

Governance

De Verdragsluitende Staten komen twee keer per jaar bijeen tijdens de **Conferentie der Verdragsluitende Partijen** (CVP). De CVP is het hoogste orgaan van het CDNI. De CVP

- toetst en beslist met eenparigheid van stemmen over **wijzigingen** van het Verdrag en de bij het Verdrag horende bijlagen;
- neemt **besluiten** (jaarlijkse financiële verevening, vaststelling van de hoogte van de verwijderingsbijdrage, werkprogramma etc.);
- stelt de **jaarlijkse begroting** vast (waaraan de Verdragsluitende Staten in gelijke mate bijdragen);
- neemt beslissingen over geschillen met betrekking tot de **interpretatie en toepassing** van het CDNI;
- houdt toezicht op de **toepassing** van de bepalingen van het Verdrag;
- doet aanbevelingen aan de staten ten aanzien van **aanpassingen aan het net** van ontvangstinrichtingen.

Naast de vertegenwoordigers van de Verdragsluitende Staten mogen vertegenwoordigers

- van de Nationale Instituten
- van de waarnemersstaten en
- van internationale organisaties

deelnemen aan de vergaderingen in de hoedanigheid van waarnemer.

De CVP wordt ondersteund door een **werkgroep (CDNI/G)** die de voorbereidende werkzaamheden uitvoert (opstellen van ontwerpbesluiten, effectbeoordelingen, FAQ's, informatiebrochures evenals alle overige benodigde werkdocumenten voor de besluitvormingsprocedure binnen de CVP). In deze werkgroep zijn de delegaties van de Verdragsluitende Staten en van de erkende organisaties vertegenwoordigd.

Het internationale verevenings- en coördinatieorgaan is verantwoordelijk voor de toepassing van Deel A. Het orgaan heeft de volgende taken:

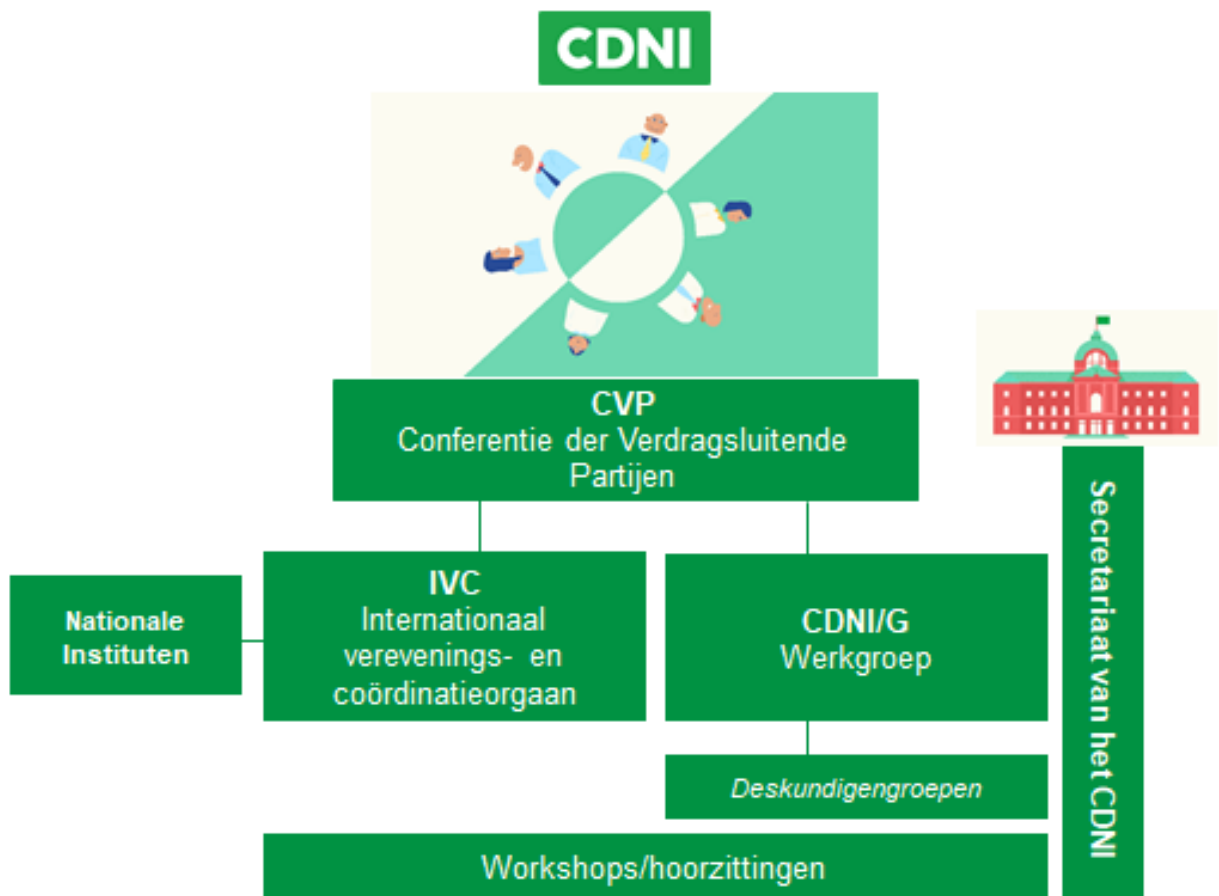
- **zorg dragen voor de jaarlijkse financiële verevening** tussen de Nationale Instituten;
- vaststellen of **het netwerk van ontvangstinrichtingen aangepast moet worden**;
- het financieringssysteem en de verwijderingsbijdrage **jaarlijks evalueren**; het orgaan publiceert een jaarverslag;
- **aanpassingsvoorstellen of –aanbevelingen** die opgesteld worden naar aanleiding van de jaarlijkse evaluatie voorleggen aan de CVP.

De samenstelling van dit orgaan is in zeker opzicht opmerkelijk: **er is een bijzondere rol weggelegd voor de binnenvaartbranche.**

Iedere delegatie bestaat uit twee vertegenwoordigers van het Nationaal Instituut (dat belast is met de organisatie van de afvalinzameling en het beheer van het financiële systeem), van wie er één het binnenvaartbedrijfsleven vertegenwoordigt.

Het secretariaat van het CDNI wordt gevoerd door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR). Het takenpakket omvat de volgende gebieden:

- zorg dragen voor een reglementaire tenuitvoerlegging van het Verdrag door middel van het voorbereiden en organiseren van vergaderingen;
- instaan voor een goede coördinatie tussen de verschillende organen;
- de Verdragsluitende Staten de nodige ondersteuning bieden met het oog op de besluitvorming;
- de CVP vertegenwoordigen in andere internationale organisaties;
- communicatie en het verspreiden van informatie over het CDNI onder een breed publiek.





Olief- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

Deel A regelt de omgang met **olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval** zoals afgewerkte olie, bilgewater, vetten, poetslappen, gebruikte filters en lege vaten (recipiënten). De hoeveelheid afval die ontstaat, verschilt al naar gelang het type en de uitrusting van het vaartuig en de uitgevoerde activiteit. De frequentie varieert, maar alle vaartuigen moeten **dit afval in ieder geval regelmatig verwijderen**.

➤ Werkwijze

Iedere lidstaat heeft een Nationaal Instituut aangewezen dat verantwoordelijk is voor de afvalverzameling. Het Nationaal Instituut heeft de taak **een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen** in te richten, zodat er voor de binnenvaart voldoende mogelijkheden zijn, hun afval af te geven. Al naar gelang de situatie kan van de volgende opties gebruik worden gemaakt:

- bilgeboden, die langszij komen bij varende of aangemeerde schepen,
- vaste ontvangstinrichtingen,
- tankwagens.

Daarnaast is het Nationale Instituut verantwoordelijk voor het beheer van het financiële systeem voor Deel A.

➤ Wie is verantwoordelijk en hoe is de financiering geregeld?

De verwijdering van deze afvalstoffen wordt gefinancierd door middel van een **verwijderingsbijdrage** die wordt voldaan door de **exploitant** van het vaartuig.

Deze indirecte financiering in de vorm van een betaling die gekoppeld is aan de ingenomen gasolie maakt niet-reglementaire verwijdering oninteressant en is dan ook door de hele scheepvaartbranche geaccepteerd.

Bij de ondertekening van het CDNI in 1996 kwamen de Verdragsluitende Staten een verwijderingsbijdrage van 7,50 € per 1000 liter belastingvrij gebunkerde gasolie overeen, die voor alle staten hetzelfde is. Dit bedrag wordt in 2021 voor het eerst verhoogd (tot 8,50 €).

➤ Instrumenten

In 2011 is er een elektronisch betalingssysteem (SPE-CDNI) ingevoerd voor de verzameling en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Om de bijdrage te kunnen voldoen, moet **een ECO-rekening geopend** worden. Als men een rekening heeft, kan men gebruikmaken van het SPE-CDNI.

- Ieder vaartuig dat in het geografische toepassingsgebied van het CDNI vaart, is verplicht een **ECO-rekening** te openen bij een Nationaal Instituut naar 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-kaart** kan de schipper bij het bunkeren de verwijderingsbijdrage betalen die vanaf 1 januari 2021 8,50 € per 1000 liter gasolie bedraagt.

Met deze **ECO-kaart** kan het **olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafval zonder verdere kosten afgegeven** worden bij de **ontvangstinrichtingen** in het toepassingsgebied van het Verdrag.

Meer informatie vindt u op de website van het CDNI onder het kopje 'afvalsoorten' ['opening van een ECO-rekening'](#)

De opbrengsten (verwijderingsbijdragen) en uitgaven (verwijderingskosten) worden gerapporteerd in het kader van een **internationale financiële verevening**.

Dit vereveningsmechanisme maakt het mogelijk de kosten voor de inzameling en verwijdering van oliehoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen gelijkmatig over de zes Verdragsluitende Staten te verdelen.

Met het oog op de transparantie wordt het jaarlijkse verslag met de evaluatie van de verwijderingsbijdrage ter informatie gepubliceerd op de website van het CDNI.

De cijfers voor de berekening (inkomsten, kosten, hoeveelheden afval) worden jaarlijks gepubliceerd in een besluit. [Via deze link](#) zijn ze ook beschikbaar in de vorm van grafieken waarin de beschikbare cijfers vanaf 2011 samengevat zijn.

➤ **Belangrijke mijlpalen sinds 2009**

2011	Van kracht worden van Deel A van de Bijlage II van het CDNI. Invoering van het elektronische betalingssysteem van het CDNI (SPE-CDNI), een modern, toekomstgericht systeem dat bijdraagt aan de digitalisering in de binnenvaart.
2015-2016	Uitvoering van benchmarkingwerkzaamheden voor het optimaliseren van het netwerk van ontvangstinrichtingen door een beter zicht te krijgen op de afvalverwijderingsprocessen en -kosten.
2017	Invoering van het SPE-CDNI 2.0 . De nieuwe versie van het SPE-CDNI is nog moderner, kost minder en houdt nog beter rekening met de wensen van de verschillende gebruikers. Het biedt nieuwe functies, zowel binnen het systeem als zodanig, als voor de gebruikers van het systeem.
2017	Gas To Liquid (GTL) wordt naast gasolie opgenomen in de regeling van verwijderingsbijdragen en wordt daarin op gelijke voet behandeld. Het Verdrag wordt afgestemd op het toenemend gebruik van alternatieve brandstoffen in de binnenvaart, want ook bij andere brandstoffen ontstaan afvalstoffen die op milieuvriendelijke wijze verwijderd moeten worden.
2018	Invoering van de nieuwe ECO-kaart Deze kaart voor het voldoen van de verwijderingsbijdrage biedt nu ook de mogelijkheid voor het gebruik van andere diensten in de binnenvaart (toegang tot elektriciteit of drinkwatervoorziening, havendiensten etc.)
2019	Aanvang van de werkzaamheden voor de elektronische registratie van de afgegeven afvalstoffen.
2020	In samenspraak met het binnenvaartbedrijfsleven is het besluit genomen om de verwijderingsbijdrage vanaf 2021 te verhogen tot 8,50 € om de stijgende kosten te compenseren.
	<i>Invoering van een internationaal systeem voor de elektronische registratie van de afgegeven afvalstoffen.</i>

➤ **Deel A in cijfers (2019)**

7,50 €/1000 liter accijnsvrije gasolie

40 bilgeboten actief binnen het CDNI-gebied

26.850 verwijderingshandelingen om al het oliehoudend scheepsafval af te geven

38.000 m3 afgewerkte olie en bilgewater

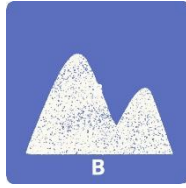
1.101.300 kg lege recipiënten en vast oliehoudend afval

8100 ECO-rekeningen

15.140 ECO-kaarten

9200 schepen (komt overeen met 70% van de Europese vloot)

176.700 transacties/bunkerhandelingen (i.v.m. de verwijderingsbijdragen bij de bunkerbedrijven)



Afval van de lading

Deel B regelt de omgang met **afval en restanten die het gevolg zijn van het vervoer van droge en vloeibare goederen**. Jaarlijks wordt er meer dan 300 miljoen ton lading vervoerd over de Europese waterwegen en daarmee is **lading de grootste bron voor eventueel afval**.

➤ Werkwijze

Het hoofddoel bestaat erin **bij voorbaat te voorkomen dat ladingrestanten ontstaan**, dat wil zeggen eventueel afval dat verwijderd moet worden uit het ladingruim of de ladingtank. Daartoe wordt gebruik gemaakt van de volgende opties:

- **het lossen van de lading optimaliseren** en verantwoordelijke partijen aansporen om duurzame werkwijzen toe te passen (de gehele lading tot de laatste kilo/liter aannemen);
- **eenheidstransporten** uitvoeren (geen reiniging nodig tussen twee transporten van identieke goederen);
- **verenigbare transporten** uitvoeren (wassen niet nodig tussen transporten van vergelijkbare goederen).

Voor de overige **restanten** bepalen de regels hoe er met de ladingrestanten moet worden omgegaan na het lossen van het schip.

➤ Wie is verantwoordelijk en hoe is de financiering geregeld?

Bij droge lading moet de ladingontvanger het laadruim overdragen in overeenstemming met de geldende losstandaarden. Eventuele kosten voor het reinigen en het wassen, alsook van de verwijdering van de afvalstoffen overeenkomstig de voorschriften, zijn voor zijn rekening.

Bij vloeibare lading is de verlader verantwoordelijk en draagt hij de kosten.

➤ Instrumenten

De scheepvaart beschikt over **een heel arsenaal aan instrumenten**, die variëren van preventie tot controle op de naleving van deze verplichtingen.

De verschillende soorten lading moeten elk voldoen aan hun eigen, strikt geformuleerde **losstandaard**:

- bezemschoon,
- wasschoon,
- vacuümschoon,
- afgifte van het waswater bij een ontvangstinrichting,
- bijzondere behandeling...

De toepassing van deze losstandaarden wordt vereenvoudigd dankzij **WaSTo** (Waste Standards Tool). Met behulp van een zoekmachine maakt dit **elektronische instrument** het mogelijk de voor de ladingsoort in kwestie voorgeschreven losstandaard binnen de kortst mogelijke tijd te vinden. Voor iedere ladingsoort staat vermeld welke risico's voor de gezondheid en het milieu ermee gepaard gaan.

In de losverklaring wordt vastgelegd dat de losprocedure volgens de regels is verlopen. De losverklaring vormt het bewijs voor de verschillende betrokken partijen dat de verplichtingen zijn nageleefd en dat **het afval overeenkomstig de voorschriften is afgegeven**.

Op de site staan een aantal praktijkgerichte informatiebladen die met grote zorgvuldigheid zijn opgesteld door deskundigen.

- informatieblad Deel B
- informatieblad eenheidstransporten/verenigbare transporten ter voorkoming van scheepsbedrijfsafval



➤ **Belangrijke mijlpalen sinds 2009**

<p>2014</p>	<p>Invoering van twee gescheiden modellen voor de losverklaring voor de drogeladingvaart en de tankvaart. Zo kan rekening worden gehouden met hun specifieke kenmerken en de verschillen qua verantwoordelijkheden. Ook wordt het gebruik van de verklaringen eenvoudiger voor de betrokken partijen.</p>
<p>2015</p>	<p>Anonieme online-enquête voor de toepassing van Deel B: eerste openbare raadpleging. De werkgroep heeft uitgebreid gesproken over de resultaten en voorstellen ter verbetering die moeten worden doorgevoerd om het systeem beter af te stemmen op de behoeften van de binnenvaart (verslag beschikbaar op CDNI-website).</p>
<p>2016</p>	<p>Openbare raadpleging voor het opstellen van regels voor het ontgassen, in overeenstemming met de beginselen van het Verdrag van Aarhus¹ betreffende de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de rechter inzake milieuaangelegenheden. De deskundigen hebben de reacties die het ontwerpbesluit kunnen verbeteren en vervolledigen zorgvuldig onder de loep genomen.</p>
<p>2017</p>	<p>Invoering van het concept ‘verenigbare transporten’, waarbij geen voorafgaand wassen vereist is (voorkoming van afval).</p>
<p>2017</p>	<p>Goedkeuring van internationale voorschriften voor het ontgassen van schepen: Deze wijziging vormt een belangrijke verbetering van de milieubescherming (en heeft daarmee niet meer alleen betrekking op de waterwegen, maar ook op de luchtkwaliteit).</p>
<p>2017</p>	<p>Eerste internationale workshop over Deel B: versterking van de internationale samenwerking.</p>
<p>2018</p>	<p>Inwerkingtreding van de nieuwe goederenlijst en invoering van de elektronische onlinetool WaSTo. De nieuwe, door een internationale groep deskundigen uitgewerkte goederenlijst betekent een aanzienlijke vereenvoudiging van de losstandaarden en voorschriften met betrekking tot het waswater. In de elektronische tool staat bij iedere goederensoort een toelichting over de gevolgen voor de gezondheid en het milieu van de stoffen in de lijst.</p>
<p>2020</p>	<p>Luxemburg heeft op 7 februari de eerste ratificatieoorkonde van de wijziging van het CDNI met betrekking tot het ontgassen neergelegd. Nederland heeft op 3 juli de akte van aanvaarding neergelegd (<i>deze akte was per e-mail toegezonden op 18 maart, maar kon door de Covid-19-crisis niet eerder fysiek worden neergelegd in Straatsburg</i>).</p>

¹ Verdrag van Aarhus betreffende de toegang tot informatie, inspraak bij besluitvorming en toegang tot de recht inzake milieuaangelegenheden (1998).



Overig scheepsbedrijfsafval

Deel C omvat het overige scheepsbedrijfsafval, dat niet valt onder Deel A of Deel B. Het betreft onder meer **huisvuil** dat het beste gescheiden kan worden in recycleerbare fracties zoals:

- glas
- kunststof
- metaal
- papier, karton
- hout
- bijzondere afvalstoffen (chemisch, elektrisch en elektronisch afval, verfresten...)

Van andere soorten afval kunnen aanzienlijke hoeveelheden ontstaan:

- huishoudelijk afvalwater (afvalwater uit keukens en badkamers, zwart afvalwater (van toiletten))
- zuiveringsslib (slib uit een zuiveringsinstallatie)
- slops (verpompbaar of niet verpompbaar mengsel bestaande uit ladingrestanten met waswaterresten, roest of slib)

➤ Werkwijze

Net als delen A en B bevat het Verdrag een algemeen verbod op het inbrengen en lozen van deze afvalstoffen.

Om lozingen in de vaarweg te voorkomen, moeten er twee stappen worden gezet:

- 1) **verzameling aan boord**: het afval moet aan boord verzameld en gesorteerd worden en in geschikte recipiënten worden bewaard.
- 2) **afgifte aan de wal**: het afval wordt afgegeven bij de daarvoor aangewezen ontvangstinrichting.

➤ Wie is verantwoordelijk en hoe is de financiering geregeld?

De **schipper** is verantwoordelijk voor de verzameling en selectieve scheiding* van het afval aan boord en de afgifte van het afval aan de wal.

* (voor zover dat mogelijk is)

Indien een passagierschip beschikt over een boordzuiveringsinstallatie is de exploitant van het schip verantwoordelijk voor de afgifte van het zuiveringsslib.

De financiering is voor de diverse afvalsoorten verschillend geregeld.

➤ Instrumenten

Passagiersschepen

Er bestaan **twee mogelijkheden voor de omgang met afvalwater**:

- verzameling aan boord (tanks) en afgifte aan de riolering in de havens of bij ligplaatsen, of
- behandeling van het afvalwater aan boord in een toegelaten boordzuiveringsinstallatie en lozing van het gezuiverde water in de vaarweg (het zuiveringsslib dat hierbij ontstaat, wordt afgegeven bij gespecialiseerde bedrijven).

Overig afval:

Om te voorkomen dat een schip een omweg moet maken, **moeten de ontvangstinrichtingen gemakkelijk te bereiken zijn** en zich in de buurt van de aanlegplaatsen van de schepen bevinden. Het kan daarbij gaan om havens of sluisen.

Op de CDNI-website staat **een interactieve kaart** van alle **ontvangstinrichtingen**. Met behulp van een zoekfilter kan de schipper de dichtstbijzijnde ontvangstinrichting vinden die aan zijn wensen voldoet (met vermelding van de openingstijden en contactmogelijkheden).

➤ **Belangrijke mijlpalen sinds 2009**

2013	Invoering van een uitzonderingsbepaling op het lozingsverbod van het huishoudelijk afvalwater bij onoverkomelijke moeilijkheden. Deze overgangsregeling komt tegemoet aan de problemen die de sector ondervond bij de tenuitvoerlegging.
2015	Na een inventarisatie van alle voorzieningen binnen het netwerk, wordt de interactieve kaart met ontvangstinrichtingen online gezet. Deze kaart wordt regelmatig bijgewerkt.
2018	Aanvang van de werkzaamheden voor het ontwikkelen van geharmoniseerde pictogrammen voor huisvuil. Het gebruik van duidelijke, eventueel gemeenschappelijke pictogrammen binnen het geografische toepassingsgebied van het CDNI moet het scheiden van afval aan boord en het recyclen aan de landzijde makkelijker maken.
2019	Voltooiing van een ontwerpbesluit dat tot doel heeft het lozingsverbod uit te breiden tot passagiersschepen met meer dan 12 passagiers (i.p.v. 50) of hotelschepen met meer dan 12 slaappleatsen (i.p.v. 50). De CVP zal deze wijziging naar verwachting goedkeuren in 2020.

Institutionele context en organisatiestructuur

I Institutioneel kader van het CDNI



De zes Verdragsluitende Staten **werken nauw samen met de erkende organisaties** (negen organisaties in 2019), die de belangen van hun branche behartigen en betrokken zijn bij de werkzaamheden van het CDNI.

De erkende niet-gouvernementele organisaties kunnen tijdens de hoorzitting, die om de twee jaar wordt georganiseerd, maar ook tijdens de vergaderingen van de werkgroep en van het IVC vragen stellen en input van hun kant leveren. Deze erkende organisaties zijn representatief op internationaal niveau.

De Verdragsluitende Partijen onderhouden ook **bijzondere betrekkingen met andere internationale organisaties**.

Op 31 oktober 2018 heeft in Wenen een **eerste vergadering** plaatsgevonden tussen de deskundigen van de Donaucommissie en het CDNI. Ook in het Donaugebied staat de omgang met scheepsafval hoog op de agenda en is men eveneens van mening dat een betere controle op het beheer en de verwijdering van afval alleen via internationale afspraken bereikt kan worden. Daarom bekijken de Donaustaten, die ook de mogelijkheid geboden kregen om eerst een waarnemersstatus te krijgen, sinds een aantal jaar of ze zullen toetreden tot het CDNI of dat er meer ingezet kan worden op harmonisering van voorschriften. Op dit moment heeft alleen Oostenrijk een waarnemersstatus bij het CDNI.

De samenwerking met de **Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn (ICBR)** en met name de uitwisseling van technische vakkennis is zeer succesvol gebleken. In het persbericht ter gelegenheid van de vijftiende ministeriële conferentie van de ICBR over de Rijn (28 oktober 2013) werd expliciet vermeld dat het CDNI een bijdrage heeft geleverd aan de vermindering van het aantal gevallen van **verontreiniging door illegale lozingen van MTBE-ETBE**.

De **Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE/VN)** draagt er zorg voor dat haar aanbevelingen op het gebied van afvalbeheer stroken met het CDNI (in het kader van de Europese code voor de binnenvaart – CEVNI). Internationale, geharmoniseerde bepalingen bevorderen een gemeenschappelijke interpretatie en **reiken verder dan het toepassingsgebied van het CDNI**.

Tijdens een gemeenschappelijke vergadering van de deskundigengroep van het CEVNI en het secretariaat van het CDNI (8 februari 2019) is hieraan gewerkt. Er zijn ook regelmatig bilaterale contacten.

De ECE/VN noemt in haar [Witboek over de efficiënte en duurzame binnenvaart in Europa](#) (gepubliceerd in februari) het CDNI als juridisch referentiekader. De ECE/VN maakt zich sterk voor uniforme en bindende regelgeving in heel Europa, idealiter naar het voorbeeld van het CDNI.

Daarnaast verwijst de **Europese Commissie**, die onlangs het rechtskader voor afval uit de zeevaart heeft herzien, expliciet naar het CDNI² voor wat de binnenvaart aangaat.

Het CDNI streeft naar de omzetting van uniforme regelgeving, die strookt met het Europese en het internationale recht. In de uitvoeringsregeling wordt verwezen naar de desbetreffende Europese richtlijnen.

Ten slotte streven de Verdragsluitende Partijen ernaar transparant te handelen en willen ze via **openbare raadplegingen** op basis van het **Verdrag van Aarhus** een breder publiek dan alleen een kleine groep vakmensen bij de werkzaamheden betrekken.

² Zie overwegende nr. 22 van richtlijn 2019/883 (EU) van 17 april 2019.

Communicatie en public relations

De communicatie-activiteiten van het CDNI hebben **een belangrijke rol gespeeld tijdens de invoeringsfase** van het Verdrag.

De communicatiestrategie was erop gericht de Verdragsluitende Staten te helpen de nieuwe voorschriften van het Verdrag op heldere wijze bekend te maken en de invoering in de praktijk makkelijker te maken.

De internationale website van het CDNI bestaat sinds 2014, wordt regelmatig bijgewerkt en wordt ook steeds verder uitgebreid.

De communicatie dient een tweeledig doel:

Zorgen voor transparantie bij alle activiteiten, voor alle betrokken partijen en het bredere publiek	Praktische instrumenten aanreiken voor het binnenvaartbedrijfsleven
Publicatie van agenda's en besluiten	Informatiebladen en brochures voor (toekomstige) binnenschippers
Publicatie van activiteitenverslagen	Interactieve kaart van ontvangstinrichtingen
Persberichten en nieuwsbrief	Publicatie van FAQ's over de interpretatie en de toepassing van het Verdrag
Publicatie van jaarverslagen over de verwijderingsbijdrage waarin steeds meer onderwerpen aan bod komen	Informatiebladen en brochures voor (toekomstige) binnenschippers
	WaSTo (elektronische goederenlijst)
	Informatieve animatiefilm die het CDNI samenvat in vijf minuten

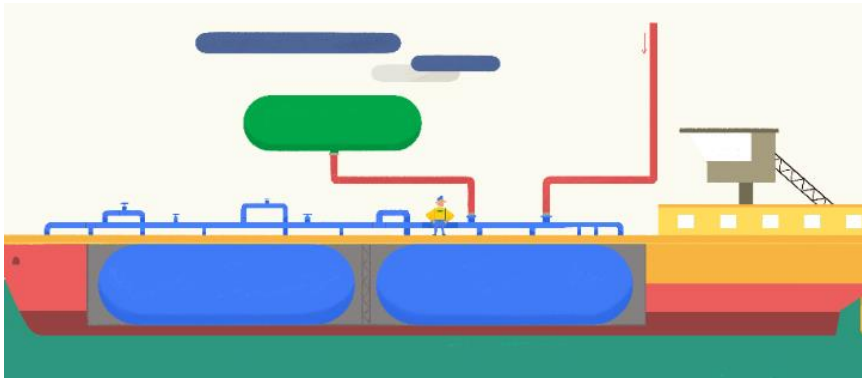


Wat zijn de uitdagingen voor de komende tien jaar?

Het CDNI bestaat inmiddels tien jaar. In deze tien jaar is er veel bereikt. Door de concrete successen en het nuttige werk heeft het CDNI veel erkenning gekregen, maar er is geen tekort aan nieuwe uitdagingen als het erom gaat de oorspronkelijke doelstellingen in alle opzichten om te zetten.

De komende jaren richten de Verdragsluitende Staten en de sector ongetwijfeld hun aandacht op een soepele en snelle omzetting van de **nieuwe voorschriften voor het ontgassen**. Daarmee zal de binnenvaart een concrete bijdrage leveren aan het **terugbrengen van schadelijke emissies** en de Europese politiek en nationale regeringen ondersteunen bij het bereiken van het vastgelegde streefdoel. Deze wijziging maakt het mogelijk

- **95% van de uitstoot van** schadelijke **gassen door de binnenvaart** in de atmosfeer te voorkomen; **regelgeving op internationaal niveau** overeen te komen via gemeenschappelijke bepalingen;
- de ontgassing **te financieren op basis van het beginsel ‘de vervuiler betaalt’**, net als de regelingen die voorzien zijn voor waswater;
- **de bij de binnenvaart betrokken partijen te stimuleren de uitstoot te beperken** en meer eenheidstransporten of verenigbare transporten uit te voeren;
- de noodzakelijke **ontvangstinrichtingen aan te leggen**.



Het CDNI zal zeker rekening houden met de ontwikkeling van **nieuwe alternatieve brandstoffen** voor de binnenvaart.

Het klinkt op dit moment nog als toekomstmuziek, maar wellicht moet er ook rekening gehouden worden met nieuwe categorieën afval, wanneer er nieuwe wijzen van voortstuwing worden ontwikkeld.

Het CDNI is al vertrouwd met een digitale omgeving (het SPE-CDNI) en zal werk blijven maken van de **digitale transformatie** door het invoeren van elektronische documenten.

Als er meer gegevens beschikbaar zijn en deze statistisch geëvalueerd kunnen worden, zal dit ongetwijfeld ertoe bijdragen de verschillende afvalstromen (nog) beter te beheren.

UITVOEREND SECRETARIAAT VAN HET CDNI
Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)

Palais du Rhin

2 place de la République
F-67082 Strasbourg Cedex
+33 (0)3 88 52 20 10
secretariat@cdni-iwt.org
www.cdni-iwt.org

