

2009-2019

10 de

verjaardag van de
inwerkingtreding van het CDNI

VERZAMELBUNDEL MET BIJDRAGEN
VAN DE GRONDLEGGERS





**Verdrag inzake de
Verzameling, Afgifte en Inname
van Afval in de Rijn- en Binnenvaart**



CDNI



INHOUDSOPGAVE

Voorwoord: Tien jaar CDNI (blz.6)

Mevrouw Katrin Moosbrugger, Uitvoerend secretaris van het CDNI en Plaatsvervangend secretaris-generaal van de CCR

Enkele pregnante uitspraken die tijdens de viering van het tienjarige jubileum werden gedaan (blz.10)

Bijdragen (blz.12)

Bewegingen in de richting van een internationaal verdrag voor de regeling van afvalstoffen afkomstig van de binnenvaart (blz.14)

Mevrouw Clothilda Zwartepoorte, voorzitter van het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart van de CCR

De heer Hans Van der Werf, plaatsvervangend secretaris-generaal van de CCR en vervolgens eerste uitvoerend secretaris van het CDNI

Hoe het "Verdrag van Straatsburg" tot stand kwam (blz.20)

De heer ir. Albert Jan Veraart, Rijncommissaris bevoegd voor technisch-nautische onderwerpen en milieuaangelegenheden

Gedachten over de verwijdering van scheepsafval (blz.32)

Dr. Eckhart Treunert, lid van de Duitse delegatie bij het Comité Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart van de CCR

Herinneringen (blz.44)

De heer Herman Verschueren, lid van de Belgische delegatie bij de bevoegde organen van de CCR en het CDNI

Vanaf het prille begin... (blz.48)

De heer Georg Hötte, vertegenwoordiger van het bedrijfsleven

Conclusies van de rondetafelbijeenkomst (17 december 2020) (blz.52)

Overzicht van de auteurs (blz.58)

De genoemde functies zijn de belangrijkste functies die door de auteurs werden uitgeoefend in het kader van de werkzaamheden die aan de oorsprong van het Verdrag hebben gestaan.

Foto (links): het secretariaat van het CDNI bevindt zich in Straatsburg (Frankrijk), in het Palais du Rhin.

VOORWOORD: TIEN JAAR CDNI

Oorspronkelijke taal: Frans

Welkom achter de coulissen van het CDNI!

Wij zijn heel blij dat meerdere personen die **aan de wieg** van het CDNI¹ hebben gestaan, ons een kijkje gunnen op het spannende begin van dit verdrag. Het startschot werd gegeven op 29 november 1989. Een korte terugblik: dit is drie jaar na de milieuramp van de Schweizerhalle die tot een ernstige verontreiniging van de Rijn leidde. Een tijd waarin de binnenvaart achtervolgd werd door een diepe economische crisis. Welgeteld twintig dagen voor die 29^{ste} november viel de muur van Berlijn. Precies in deze tijd gaf de plenaire vergadering van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR) een ad-hoc comité de opdracht “de mogelijkheid te onderzoeken van een **internationale regeling** met betrekking tot de verwijdering van het **afval** van de **Rijnvaart**”².

In hun **beschrijvingen** en **toekomstperspectieven** schetsen de toenmalige hoofdrolspelers **openhartig** hoe het CDNI tot stand is gekomen, wat dit voor de Rijnvaart betekende en ook wat dit zelfs buiten de Rijn bewerkstelligd heeft. **Wie** waren erbij **betrokken**? Hoe verliepen de internationale **onderhandelingen**? Welke overwegingen speelden een rol? Welke **problemen** moesten er opgelost worden? Welke **allianties** werden er aangegaan? Hoe werd er rekening gehouden met de **praktische aspecten** en de **haalbaarheid** van de beoogde regelingen...?

Uit de hier gebundelde bijdragen blijkt dat deze deskundigen (m/v) op hoog niveau zich er terdege van bewust waren dat het **behoud van de natuurlijke middelen** en de toenemende **bewustwording in de publieke opinie** een **paradigmawisseling** vereisten. Kortom, het roer moest om. Zij deinsden er niet voor terug onbekend terrein te betreden. Met de nodige volharding en precisie hebben zij samen de vereiste voorschriften, praktische regelingen en details voor deze nieuwe binnenvaartregelgeving uitgewerkt: de verzameling, afgifte en inname van scheepsbedrijfsafvalstoffen in de Rijn- en binnenvaart.

Het “CDNI” vormt sindsdien een **verbindingsschakel** tussen het **binnenvaartvervoer** en de regelgeving ter **bescherming van het water** en het **afvalmanagement**.

¹ Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend op 9 september 1996, in werking getreden op 1 november 2009

² CCR Besluit 1989-III-3

Als u de teksten leest, zult u echter vooral ontdekken dat dit mannen en vrouwen zijn met hart voor de zaak. Zij hebben dan ook enthousiast gehoor gegeven aan onze uitnodiging om samen stil te staan bij **tien jaar CDNI**. De hoorzitting met de erkende organisaties en de Verdragsluitende Partijen op 17 en 18 december 2019 was voor de grondleggers (m/v) een goede gelegenheid om te zien **welke weg** “hun” verdrag inmiddels heeft **afgelegd** en om meer te **vertellen over hun ervaringen**. De mensen die nu aan het roer staan, hebben waardevolle **inzichten** gekregen in hun “nalatenschap”. Het leidt geen twijfel dat de gedachtewisseling tevens een inspiratiebron vormt voor de uitdagingen van de ecologische transitie, vooral als men denkt aan het internationale streven de emissies en uitstoot van broeikasgassen terug te dringen. Iedereen is ervan overtuigd dat vooruitstrevend en doortastend afvalmanagement een belangrijke rol speelt en dat het CDNI daar wezenlijk aan bijdraagt, nu en in de toekomst.

Eén ding is zeker: **flexibel blijven, anticiperen** en de ecologische transitie **mogelijk maken** is iets waar wij allemaal werk van moeten maken. Het CDNI, dat van meet af aan gericht was op een alomvattende en doelbewuste benadering, maakt het mogelijk om op adequate wijze in te spelen op de huidige en komende **ontwikkelingen**.

Ik wil er graag enkele noemen:

- **Bescherming van de lucht:** de eerste wijziging van het verdrag breidt het toepassingsgebied uit tot de bescherming van de atmosfeer. Er zullen op internationaal niveau verplichte procedures worden ingevoerd voor de ontgassing van ladingtanks van tankschepen. Het besluit werd aangenomen in juni 2017. In de lidstaten wordt momenteel gewerkt aan de ratificatie. Het terugdringen van de uitstoot van schadelijke gasvormige restanten met 95% zal, samen met een diepgaande verandering van de marktstructuur, naar verwachting het aantal ontgassingingen dat nog nodig zal zijn sterk reduceren.
- **Alternatieve brandstoffen:** voor **GTL**¹ geldt inmiddels dezelfde regeling als voor gasolie. Het debat over de herziening van de **heffing op fossiele brandstoffen** wordt op de voet gevolgd, want de financiering van het CDNI is gebaseerd op accijnsvrije gasolie, hetgeen in de binnenvaart de meest gangbare brandstof is.

¹ *GTL = Gaz to liquid*

- **Digitalisering:** als het om digitalisering gaat, is het CDNI een **pionier**. Oorspronkelijk was het de bedoeling om voor de internationale financiering van de verwijdering van olie- en vethoudende afvalstoffen gebruik te maken van een systeem met waardezegels. Dit idee heeft men echter laten varen en gekozen voor een volledig elektronisch systeem. Een echte revolutie en ongekend in de vervoerssector. Al meteen aan het begin, toen het stelsel in 2011 in werking trad, kon de verwijderingsbijdrage voor olie- en vethoudend afval betaald worden met behulp van een **internationaal elektronisch betalingssysteem** (SPE-CDNI) en de "**ECO-kaart**", toen nog een kaart met een magneetstrip. Het systeem werd ingevoerd voor de **hele vloot**. In 2018 werd het systeem gemoderniseerd. Nu kan er met de kaart ook contactloos worden betaald. De nieuwe ECO-kaart biedt bovendien de mogelijkheid om de kaart niet alleen voor het CDNI, maar ook voor andere toepassingen in te zetten (bijvoorbeeld voor de betaling van drinkwater, elektriciteit, oplaadpunten...), alles om het leven van de schippers te vergemakkelijken. **Statistische analyses**, bijvoorbeeld van het gasolieverbruik, de elektronische registratie van afgegeven afvalstoffen en het gebruik van **elektronische documenten** zoals het olie-afgifteboekje en de losverklaringen, zijn de volgende stappen.
- **Toegankelijkheid van de voorschriften:** voorschriften kunnen alleen goed worden toegepast als ze goed begrijpelijk zijn. Op de website van het CDNI is er daarom een **geografische overzichtskaart** te vinden van alle ontvangstinrichtingen, samen met veel praktische tips en een videoclip¹. Verder is er een handig online-instrument, "**WasTo**", met uitleg voor een correct gebruik van de losverklaringen voor de vervoerde goederen.
- **Monitoring:** de inname en verwijdering van olie- en vethoudend afval met behulp van een **netwerk** van specifieke ontvangstinrichtingen wordt continu gemonitord. Er wordt nauw samengewerkt met het bedrijfsleven dat de kosten draagt en profiteert van de aangeboden diensten. In de komende jaren zal de **vloot** van ongeveer veertig **bilgeboden** worden **vervangen** door **dubbelwandige schepen**, een grote uitdaging die met zich meebrengt dat er zorgvuldig gekeken moet worden naar het netwerk van ontvangstinrichtingen en de financiering ervan.

¹ Deze informatie staat op de website van het CDNI: www.cdni-iwt.org

Geen tekort dus aan ambitieuze plannen en belangrijke stappen! Wij hopen dat deze bundel ertoe bijdraagt het kerndoel van het CDNI nog steviger te verankeren, want deze “nalatenschap” is een aanmoediging, plicht en verantwoordelijkheid. Of om het met de woorden van Aldous Huxley te zeggen:

„What you are depends on three factors: what you've inherited, what your surroundings have done to you, and what you've chosen to do with your surroundings and your inheritance.”¹

Tot slot wil ik president van de Autonome Haven van Straatsburg en coördinatrice van de Europese Noordzee-Oostzee-corridor heel hartelijk danken voor haar zeer geëngageerde toespraak, alsmede secretaris-generaal van de CCR voor de gastvrijheid en de eerste uitvoerend secretaris van het CDNI, voor zijn adviezen. Het spreekt vanzelf dat mijn dank vooral ook uitgaat naar alle auteurs die een bijdrage aan deze bundel geleverd hebben, de moderator en deelnemers aan de rondetafelbijeenkomst, de gedelegeerden en vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en alle collega's van het secretariaat voor hun ondersteuning.

Ik wens u veel leesgenoegen!

Katrin Moosbrugger,
*Uitvoerend secretaris van het CDNI
 en Plaatsvervangend secretaris-generaal van de CCR
 (februari 2020)*

¹ Aldous Huxley, *Voices of time*, voor het eerst verschenen in *New Worlds*, oktober 1960. Vert.: “Wat je bent hangt af van drie factoren: Wat je geërfd hebt, wat je omgeving van je heeft gemaakt en wat je zelf van je omgeving en je erfenis gemaakt hebt”.

ENKELE PREGNANTE UITSPRAKEN DIE TIJDENS DE VIERING VAN HET TIENJARIGE JUBILEUM WERDEN GEDAAN...

” *Het CDNI laat eens te meer zien dat voorlopers vaak te vroeg komen. Maar dat ze uiteindelijk worden gevolgd. Ik zal proberen andere staten ervan te overtuigen zich bij het Verdrag aan te sluiten.*

Mevrouw Catherine Trautmann,

presidente van de autonome haven van Straatsburg,
coördinator van de Europese vervoerscorridor Noordzee-Oostzee
en vicevoorzitter van de Eurometropool Straatsburg

” *Het is met zeer veel genoegen dat wij vanavond het tienjarig bestaan vieren van een internationaal verdrag dat onder auspiciën van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart tot stand gekomen is. Het biedt ons een uitstekende gelegenheid het streven en de ononderbroken inzet te huldigen van alle betrokken partijen om de binnenvaart steeds milieuvriendelijker te maken. Wij wensen het CDNI veel succes en volharding om de uitdagingen van de komende jaren aan te gaan.*

De heer Bruno Georges,

Secretaris-generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

” *Water kent geen grenzen. Daarom is het belangrijk dat de landen in de stroomgebieden samenwerken om ons water schoon te houden. Gezien de wereldwijde milieuproblemen zoals de klimaatverandering en de toenemende verontreiniging van de oceanen, gaan er steeds meer stemmen op dat wij meer moeten doen om onze natuurlijke resources te beschermen. Dit is iets waar iedereen een bijdrage aan moet leveren. Als iedereen binnen zijn eigen bevoegdheid en gebied dit doet, kunnen wij veel voor elkaar krijgen. Het CDNI-Verdrag is voor mij een richtinggevend lichtbaken. Dankzij dit verdrag hebben de zes landen de afgelopen tien jaar veel vooruitgang geboekt om scheepsafvalstoffen te vermijden en milieuvriendelijk te verwijderen. Van harte gefeliciteerd met dit jubileum! Ik kijk uit naar de volgende stappen op weg naar een milieu- en klimaatvriendelijke binnenvaart.*

Mevrouw Veronica Manfredi,

Voorzitster van de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn

Het CDNI-Verdrag, dat de enige internationale juridisch bindende regeling is om verontreiniging door binnenschepen te voorkomen op de Rijn en andere binnenwateren, is een bemoedigend voorbeeld van een succesvol en efficiënt internationaal verdrag op het gebied van de milieubescherming en de verbetering van de veiligheid van de scheepvaart voor andere internationale rivieren.



De heer Yuwei Li,

directeur van de afdeling Duurzaam Transport,
VN/ECE (Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties)

Het CDNI heeft in de afgelopen tien jaar zijn weg gevonden en dat is zeer bemoedigend!



De heer Patrice Chamillard,

Franse delegatie,
eerste voorzitter van de Conferentie der Verdragsluitende Partijen (CVP)

In 1990 was de ideeënassociatie tussen binnenvaart en schoon vervoer met een lage CO₂-uitstoot niet geheel vanzelfsprekend.



Dr. Eckhart Treunert,

grondlegger van het CDNI

Mijn oprechte wens is dat het CDNI bloeit en zich geleidelijk uitbreidt, zowel inhoudelijk als geografisch.



De heer Gérard Criqui,

grondlegger van het CDNI en opsteller van de vereveningsformule

De CCR staat ervoor bekend dat zij van oudsher een organisatie is die het voortouw neemt als het gaat om regelingen die de binnenvaart een gedegen rechtskader bieden tegen de achtergrond van de laatste stand van de techniek en de milieuvriendelijkheid, waarbij de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer gewaarborgd blijven.



De heer Winfried Kliche,

lid van de Duitse delegatie

(Van links naar rechts) De leden van het eerste uur: Dr. Treunert, dhr. Hötte, dhr. Criqui, mw. Zwartepoorte, dhr. van der Werf, dhr. Veraart en dhr. Reutlinger

© Foto's gepubliceerd met de vriendelijke toestemming van DRAC Grand Est/Frans ministerie van Cultuur



BIJDRAGEN



BEWEGINGEN IN DE RICHTING VAN EEN INTERNATIONAAL VERDRAG VOOR DE REGELING VAN AFVALSTOFFEN AFKOMSTIG VAN DE BINNENVAART

Mevrouw Clothilda Zwartepoorte, voorzitter van het Comité
Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart van de CCR

De heer Hans Van der Werf, plaatsvervangend secretaris-generaal van de
CCR en vervolgens eerste uitvoerend secretaris van het CDNI

Oorspronkelijke taal: Nederlands

Voortschrijdend inzicht met betrekking tot milieubeheer en meer specifiek het beheer van afvalstromen leidde er in de '80-er jaren van de vorige eeuw toe dat een praktische en voor de 'ontdoener' gratis regeling tegen het licht moest worden gehouden. Wat was er aan de hand?

Aan boord van gemotoriseerde binnenschepen ontstaat olie-gerelateerd afval, bestaande uit afgewerkte olie, met water vermengde olie afkomstige van allerlei lekkages in de machinekamer; maar ook filters en blikken en ander materiaal in gebruik bij de bemanning voor beheer en onderhoud van schip en installatie. Deze als afval te bestempelen goederen waren al enige decennia onderwerp van een soort van informele circulaire economie, waarbij de gratis afgifte door het schip aan het bunkerstation door laatstgenoemde kon worden gefinancierd door verkoop van in het bijzonder de oliefractie aan bedrijven met stookketels.

Omdat deze kringloop aan geen enkele vorm van milieucontrole was onderworpen en er talloze brandbare stoffen in terecht kwamen, zou deze kringloop worden omgeleid van bunkerbedrijf naar professionele en vergunning plichtige inzamelaars. De Duitse en Zwitserse wijze van inzameling op de Rijn zou model worden voor de regeling in Nederland. Maar met de omleiding naar de professionele inzamelaars zou de kringloop, waarin ingesloten de financiering, doorbroken worden. Hier stelde zich voor Nederland een probleem, dat in Duitsland en Zwitserland wel latent, maar nog niet manifest aanwezig was. In beide landen functioneerde een regeling waarbij van publieke zijde aan de privaat uitgevoerde inzameling financiële ondersteuning werd gegeven. Dat was niet in overeenstemming met het in Nederland breed gedragen principe "de vervuiler betaalt". Maar invoeren van een nationale betalingsregeling was bij een overwegend internationale binnenvaart ook geen optie. Bovendien stelde de binnenvaartsector zich op het standpunt dat indien tot een betalingsplicht zou worden overgegaan, deze wettelijk zou moeten worden vastgelegd. En dat zou onder de omstandigheden alleen in internationaal verband kunnen worden gerealiseerd. Aldus diende zich een internationale regeling aan.

Het moet een van de laatste grote initiatieven van de Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschiffahrt (IAR) zijn geweest, deze kwestie verder uit te werken. Die 'kwestie' was inmiddels in omvang gegroeid, omdat ook het afval afkomstig van de lading van binnenschepen op de agenda van het milieubeheer was gekomen. Ladingresten en waswater uit schoon te maken laadruimen en tanks dienden, evenals voor oliehoudend afval, aan vergunning houdende bedrijven te worden afgegeven. Het hiervoor al aangehaalde principe "de vervuiler betaalt",

zou ook hier leidraad voor toerekening van verantwoordelijkheden worden, die dit keer niet bij het schip, maar bij de lading zouden uitkomen. En ook hier was het aangewezen in de context van het internationale karakter van de binnenvaart, een dito regeling tot stand te brengen. A fortiori zelfs, want de nieuw te introduceren verantwoordelijkheden zouden zonder aanzien des lands aan iedere ladingbelanghebbende moeten kunnen worden toegewezen, waar ook gevestigd. Om het ontstaan van afval uit de lading te miniseren, was een eerste doel van een internationale regeling de lossing van lading, vast of vloeibaar, te optimaliseren.

En naar het Franse gezegde “jamais deux sans trois” zou er nog een sluitstuk van een regeling voor afvalbeheer opdoemen, in het bijzonder een voor het huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen en huisvuil van alle schepen.

Om te voorkomen dat er in elk land verschillende regimes zouden komen – Nederland heeft immers van oudsher een substantieel aandeel in de Europese binnenvaart – stelt de Nederlandse Rijnvaartdelegatie in september 1989 aan de CCR voor om een internationale regeling tot stand te brengen. In november 1989 al wordt daartoe een besluit genomen. Niet nadat er overleg was gevoerd met de Internationale Rijncommissie in Koblenz. Daar speelden op dat moment andere belangrijke dossiers met betrekking tot industriële lozingen en kende men aan de afvalproblematiek van de binnenvaart geen prioriteit toe. Een standpunt dat door de CCR wel verwelkomd werd omdat gevreesd werd dat andere organen met geen of weinig kennis van de binnenvaart tot onwerkbare en onbetaalbare regelingen zouden komen.

De bereidheid om een internationale regeling tot stand te (moeten) brengen was dus alom aanwezig, maar een rechtsbasis daarvoor zou nog tot stand moeten komen. De Acte van Mannheim, de ‘grondwet voor de Rijnvaart’, bleek niet geëigend voor het vestigen van nieuwe verplichtingen voor afvalbeheer, in het bijzonder maar niet uitsluitend waar het gaat om wateren buiten de conventionele Rijn. Toch was een interim regeling die tot de mogelijke invoering van een internationaal reglementair kader de grootste problemen zou kunnen helpen opvangen, noodzakelijk. Die zou er komen, in Nederland, en wel in drievoud.

Het Duits en Zwitserse model voor inzameling en financiering van oliehoudend afval zou van een module voor financiering door de sector worden voorzien. De details daarvan zouden later worden uitgewerkt, maar het belangrijkste element, dat van een beheersorgaan naar het model van het Bilge-entwässerungsverband (BEV),

zou voor Nederland worden overgenomen. Daarmee kon de infrastructuur voor uitvoering en beheer, zoals die in het toekomstige verdrag zou worden uitgewerkt, vooruitlopend op de inwerkingtreding tot stand worden gebracht. En in afwachting van een rechtsbasis voor een betalingsregeling door de binnenvaart, zouden de kosten van de inzameling op voorlopige basis door de overheid worden gedragen. Deze zou uiteindelijk enige jaren gaan duren en bijgevolg aanleiding zijn voor de nodige wanhoop. Dat de kosten voor het beheer vanwege de overheid zouden worden gedekt vond rechtvaardiging in het principe een drempelvrije afgifte mogelijk te maken. Die drempelvrije afgifte binnen het principe "de vervuiler betaalt" zou de vorm krijgen van een indirecte financiering, ontkoppeld van de afgifte, maar verbonden met de inzet van het schip. En inderdaad, de in de '80er en '90er jaren nog regelmatig door Rijkswaterstaat gepubliceerde overzichten van "Morsingen in de binnenvaart" zouden letterlijk en figuurlijk opdrogen.

Ook op het vlak van de ladingresten zouden in afwachting van het verdrag modi vivendi worden gevonden. De eerste daarvan zou die van het "Duwbakken convenant" zijn, een regeling van exploitanten van duwbakken, bevrachters, stuwadoors en (semi-)overheden om de ergste noden voortkomende uit het schoonmaken van het materieel met vereende krachten op te vangen. De regeling werd gerespecteerd en zou tot aan de invoering van het uiteindelijke verdrag in Nederland basis zijn voor handhaving en zelfs leidraad bij rechtspraak.

En geïnspireerd door de voortvarendheid van de droge sector, zou de tankvaart een zelfde weg bewandelen met het in 1992 afgesloten "Tankvaart convenant", waarin in het bijzonder afspraken werden opgenomen om schepen uit te rusten met nalenssystemen en om de lossing met een overeenkomstige stap uit te breiden.

Als gezegd, in de plenaire vergadering van de CCR in november 1989 wordt het Nederlandse voorstel om de mogelijkheid van een internationale regeling met betrekking tot de verwijdering van het afval uit de Rijnvaart besproken. Dit voorstel wordt unaniem aanvaard. Aan de delegaties wordt gevraagd in 1990 te rapporteren over de actuele toestand met betrekking tot het afval en de mogelijkheden te onderzoeken onder de Akte van Mannheim regelingen te treffen.

Daarbij moet rekening worden gehouden met de nationale wetgevingen, de uitrusting aan boord en het principe "de vervuiler betaalt".

Een adhoc-werkgroep gaat aan de slag. Na een tussentijdse rapportage in 1990 liggen er in de najaarsvergadering van 1991 Richtlijnen voor het inzamelen en het

verwijderen van het afval uit de Rijnvaart. De adhoc-werkgroep krijgt de opdracht alle betrokken partijen te raadplegen. Vervolgens concentreert de discussie zich vooral op de betaalwijze voor het olie- en vethoudend afval.

Als in 1992 duidelijk wordt dat je een regeling niet tot uitsluitend de Rijn kunt beperken, volgt het verzoek aan de lidstaten om deze ook toe te passen op de overige vaarwegen. In 1993 wordt ook Luxemburg uitgenodigd aan het overleg deel te nemen. In datzelfde jaar wordt ook duidelijk dat de Akte van Mannheim onvoldoende basis biedt voor de beoogde internationale regeling en wordt besloten tot het uitwerken van een verdrag. In 1995 ligt er een concept voor een Verdrag op tafel; op het laatste moment lijkt er nog een kink in de kabel te komen als blijkt dat de EU zich op het standpunt stelt dat EU staten niet mogen tekenen zonder toestemming van de EU en dat zij zelf wil toetreden tot het Verdrag. Gelukkig kan verdere vertraging worden voorkomen door af te spreken dat de tekst t.z.t. kan worden aangepast.

Na zeven jaar onderhandelen wordt op 9 september 1996 het Verdrag inzake de Verzameling, Inname en Verwijdering van Afvalstoffen in de Rijn- en Binnenvaart, later geciteerd als acroniem CDNI naar de Franse naamgeving, door alle zes de verdragspartijen ondertekend en kan tot ratificatie worden overgegaan.

HOE HET 'VERDRAG VAN STRAATSBURG' TOT STAND KWAM

De heer ir. Albert Jan Veraart, Rijncommissaris bevoegd voor technisch-nautische onderwerpen en milieuaangelegenheden

Oorspronkelijke taal: Nederlands

Veertig jaar geleden waren er voor de Rijnvaart nauwelijks regels voor de omgang met het scheepsafval. De noodzaak daarvoor werd nog niet gevoeld. Ik neem U mee terug naar die tijd. Ik geef mijn beleving weer, uiteraard in een door mij, als nauw betrokkene, gekleurde visie en ook vooral vanuit Nederland gezien¹. Voor een historisch verantwoorde weergave zou men in alle nationale archieven moeten kijken en dat heb ik niet gedaan. Dit stuk is een bewerking van de voordracht die ik in november 2009 in Straatsburg heb gehouden bij de inwerkingtreding van het verdrag.

Wat gebeurde er in die tijd zoal?

In de tachtiger jaren van de vorige eeuw dringt overal het milieubewustzijn door. De kwaliteit van het water in de Rijn wordt na jarenlange inspanning beter. De aanpak van de watervervuiling door de industrie heeft resultaat. Een domper is de Endosulfan-vervuiling van 1986, na de brand in Basel, die wel een enorme extra impuls geeft aan acties om de Rijn nog schoner te krijgen.

In die jaren is Groot-Brittannië nog lid van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de CCR.

In de CCR praten we over de gevolgen van de Duitse eenwording voor de Rijnvaart.

In het ROSR² staat nog voorgeschreven dat aan boord van duwstellen een extra matroos moet zijn zodra er vrouwen of kinderen aan boord zijn. Deze regel wordt afgeschaft omdat hij als discriminerend wordt ervaren.

Terug naar de vervuiling: ook de communale lozingen worden nu serieus aangepakt. Restaurants langs de rivier klagen over oneerlijke concurrentie door hotelschepen. De Internationale Commissie ter Bescherming van de Rijn tegen verontreiniging (Koblenz) benadert de CCR hierover in 1984. De CCR antwoordt in 1987 aan de IRC: 'stilliggende hotelschepen worden als probleem gezien. Maar de aanpak van de vervuiling door deze schepen is niet dringend. Er zijn twee wegen die tot een oplossing leiden: verzameltanks aan boord met afgifte aan de wal of zuivering aan boord. Er moeten afgiftemogelijkheden komen en over de normstelling voor de zuiveringsinstallaties zal worden overlegd.'

¹ Schrijver was van 1985 tot 1995 deskundige bij de Nederlandse Rijnvaartdelegatie en daarna tot 2006 Rijnvaartcommissaris voor Nederland.

² Reglement voor Onderzoek van Schepen op de Rijn, de voorschriften van de CCR voor de bouw en uitrusting van schepen

Na een aantal jaren intensief onderzoek wordt de zesbaksduwvaart op het benedenstroomse deel van de Rijn en op de Waal toegestaan. Als gevolg hiervan omarmt, na aanvankelijke aarzeling, de milieubeweging in Nederland de binnenvaart als het milieuvriendelijkste vervoer.

Dit in tegenstelling tot de Groenen in Duitsland die in die tijd van mening zijn (en dat nu misschien nog steeds zijn) dat de binnenvaart de reden is van het verpesten van de rivieren, door de bochtafsnijdingen, de verdieping en de kanalisaties. U weet dat dit genuanceerder ligt; de aanpassingen aan de rivier gebeurden om heel andere doorslaggevende redenen¹.

De milieuvriendelijke binnenvaart

De binnenvaart profileert zich in deze tijd verder als milieuvriendelijk vervoerder. De goede naam van de binnenvaart is daarbij geheel gebaseerd op het, in verhouding tot de andere vervoerswijzen, geringe brandstofverbruik.

Intussen kampt men in de havens vaak met sterk vervuild slib. De oorzaak daarvan wordt gezien in de vroegere industriële vervuiling en de lozingen vooral van zeeschepen. Voor de zeevaart is er wel het MARPOL verdrag uit 1973, dat weinig effectief is, en waarvan de regels ook steeds meer worden aangescherpt. Het begint op te vallen dat ook de binnenvaart bijdraagt aan de vervuiling in de havens. Het vrijwel ontbreken van regelgeving met betrekking tot de omgang met het scheepsafval draagt er verder toe bij dat de goede naam van de binnenvaart dreigt te worden aangetast. In de publieke opinie ontstaat het beeld dat – omdat er geen regels zijn – het een zootje moet zijn.

In het RPR² zijn er wel al langere tijd regels met betrekking tot het olie- en vethoudend afval. Dat moet worden afgegeven aan bilgeboden of aan land. Eerder

¹ De CCR had in het midden van de 19e eeuw wel plannen tot verbetering van de vaarweg maar deze zijn vrijwel niet uitgevoerd. De rivier werd aangepakt, 'genormaliseerd', om veiligheidsredenen, om overstromingen – door verwildering en verzandingen en als gevolg daarvan in de winter de vorming van ijsdammen – tegen te gaan. Zoals dat in Nederland is gedaan. Of in vervolg op de door Tulla al in 1817 aangevangen normalisaties, om de woonomstandigheden in de Bovenrijnse vlakte te verbeteren, ziekten (als malaria vanwege de moerassen) te bestrijden en om betere landbouwgronden te verkrijgen. Later kwam daar ook de waterkracht bij: Grand Canal d'Alsace. En in Nederland ter verbetering van de waterverdeling: de kanalisatie van de Nederrijn. De scheepvaart profiteerde wel van deze werken. Voor de scheepvaart alléén zouden deze nooit zijn uitgevoerd.

² Rijnvaart Politie Reglement, de verkeersregels voor de scheepvaart op de Rijn

waren ook olieafscidders aan boord toegestaan. De eerste bilgeboot vaart in de Ruhrorter haven in 1958 en in de haven van Basel in 1963.

Dat er aan boord ook ander afval dan bilgeafval ontstaat wordt nauwelijks gezien. In sommige landen is op grond van de waterkwaliteitswetten lozing van afval verboden. Soms treedt men daar tegen vervuilers op. Tegelijkertijd stelt men in andere landen dat de binnenvaart op grond van de scheepvaartwetgeving het recht heeft om zijn afval over boord te zetten.

Wie zal dat betalen?

Het grootste probleem is: wie moet de kosten voor de afvalverwijdering dragen? Door de binnenvaart wordt gesteld dat zij niet de veroorzaker van de vervuiling is en dat zij niet de kennis, de mogelijkheden en de financiën heeft om voor een verantwoorde verwijdering te zorgen. De olie- en chemische industrie, die toch al onder vuur lag, beseft dat zij hier ook een verantwoordelijkheid heeft. Het is niet goed voor de goede naam van deze industrie als er (teveel) van hun product in het water komt. In verschillende landen wordt gezocht naar oplossingen.

In Nederland lukt het om in overleg tussen binnenvaartorganisaties en de partners aan de walkant en onder druk van de overheid, tot afspraken te komen. In 1989 wordt een convenant gesloten tussen binnenvaartorganisaties, olie- en chemische industrie, verladers, terminals, inzamelaars en de overheid. Het gaat daarbij om het afval dat ontstaat na het vervoer van vloeibare lading, de tankvaart.

Overwegingen daarbij zijn:

- Afval uit de machinekamer is niet te vermijden en is al goed geregeld;
- Er zijn te weinig mogelijkheden om vloeibaar ladingafval af te geven en de kosten daarvan zijn hoog;
- Er is geen goede wettelijke basis voor registratie aan boord en daarmee zijn er onvoldoende controlemogelijkheden voor de overheid;
- In de vervoersovereenkomsten moeten afspraken komen over de kosten van het schoonmaken;
- Nederland streeft ernaar dit internationaal te regelen.

Vorstel aan de CCR

Tegen die achtergrond en om te voorkomen dat er in de verschillende landen verschillende regels worden ingevoerd stelt de Nederlandse Rijnvaartdelegatie in september 1989 aan de CCR voor om regels te ontwikkelen met betrekking tot de omgang met scheepsafval. Dit is niet vanzelfsprekend. De vraag is namelijk of de CCR wel bevoegd is om milieuregels te stellen. Tegelijkertijd is men in de CCR bang dat anderen – ‘die uiteraard onvoldoende weten van de binnenvaart’, – zich ermee zullen bemoeien en tot voor de binnenvaart onwerkbaar regels zullen komen.

In november 1989 al valt een positief besluit en gaat de CCR aan de slag. Dit gebeurde ook na overleg met de Internationale Rijncommissie te Koblenz die het – gelukkig – veel te druk heeft met het terugdringen van andere vervuilingen. De binnenvaart staat in Koblenz nog niet hoog op de prioriteitenlijst. De CCR kan dus zelf aan de slag.

Omdat milieu als onderwerp niet past in de organisatiestructuur van de comités van de CCR wordt voor het afval een adhoc-groep ingesteld die rapporteert aan wat toen nog heet het Comité Adhoc (later het Beleidscomité, comité Directeur genoemd). Ook zitten voortaan vertegenwoordigers van Milieuministeries mee aan tafel. En in het vervolg worden niet alleen vertegenwoordigers van de binnenvaart maar ook die van de walkant – de inzamelaars, de opslagbedrijven, de verladers, de olie- en chemische industrie – bij het overleg betrokken.

Het debat in de najaarsvergadering van het Plenum in 1989, onder punt 3 van de agenda, is als we het verslag mogen geloven, kort. De voorzitter van het Comité Ad Hoc meldt aan de vergadering dat de Nederlandse Delegatie heeft voorgesteld om de mogelijkheid van een internationale regeling met betrekking tot de verwijdering van het afval van de Rijnvaart te onderzoeken. Daarop stelt voorzitter van de CCR vast dat de delegaties dit unaniem steunen en dat milieuvraagstukken erg actueel zijn en het publiek zeer bezighouden. De CCR besluit dat in 1990 bericht van de delegaties wordt verwacht over de actuele toestand en over de mogelijkheid onder de Akte van Mannheim¹ regelingen te treffen. Daarbij moet rekening gehouden worden met de nationale wetgevingen, de uitrusting aan boord en het principe ‘de vervuiler betaalt’².

¹ De Herzienne Rijnvaartakte uit 1868 de basis van de bevoegdheden van de CCR.

² CCR Besluit 1989-III-3

Aan het werk

In de adhoc-groep afval wordt afgesproken dat Nederland en Duitsland samen een ontwerp zullen uitwerken. Op basis van plannen uit de beide landen wordt dit gedaan. De LAWA – Landes Arbeitsgemeinschaft Wasser – had al een ontwerp voor soorten afval. In Nederland zijn er ideeën over praktijkrichtlijnen waarvan de contouren zichtbaar zijn. Daarin komen onderwerpen als reinigingsstandaarden en ladingjournaal aan de orde. Ook wordt gekeken naar de haven van Basel waar al een streng afvalregime met duidelijke regels geldt. In een gezamenlijke bijeenkomst op 22 november 1990 aan boord van het ms Lely worden snel vorderingen gemaakt.

Vanuit deze gegevens en rekening houdend met het principe 'de vervuiler betaalt' komt er een indeling naar het ontstaan van het afval:

- **het afval uit het scheepsbedrijf** (machinekamer- of olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval);
en:
- **het afval uit de lading;**
waaraan later nog wordt toegevoegd:
- **het afval uit de woning** (en van passagiersschepen).

Voor ieder van deze groepen is de veroorzaker, en daarmee de betaler, goed aan te geven.

Wat wordt er eigenlijk vervoerd?

Door het bedrijfsleven wordt voorgesteld voor de afvalstoffen uit de lading uit te gaan van de NST/R-lijst, een Europese lijst van stofsoorten die gebruikt wordt voor de douane en statistiek die al wordt gebruikt¹.

Deze lijst past op twee A4-tjes. Omdat het bedrijfsleven een maximum aan lozingsvrijheid en de toezichthouders en opsporingsdiensten een maximum aan duidelijkheid willen moet per stof en niet per stofsoort worden gekeken. Door specialisten op het gebied van stoffen en watermilieu wordt op basis van die lijst voor iedere stof aangegeven of lozing in het oppervlaktewater wel, een beetje of niet kan worden toegestaan. Zo ontstaat de 'positieve lijst': een zeer gedetailleerd

¹ Eenvormige goederennomenclatuur voor de vervoersstatistieken, herzien

overzicht van intussen 22 pagina's A4 waarin voor iedere stof die mogelijk per binnenschip vervoerd kan worden, is aangegeven hoe met het afval moet worden omgegaan.

Richtlijnen

Intussen wordt in Nederland (maar ook elders) de druk opgevoerd. In 1990 maakt de Rivierpolitie in Rotterdam proces verbaal op tegen enkele schippers. Deze verbalen worden door het OM geseponeerd omdat men inziet dat de schippers weinig andere mogelijkheden hebben. Wel wordt met de binnenvaartorganisaties opnieuw afgesproken dat er een einde moet komen aan de vervuilingen. In vervolg op het convenant van 1989 wordt in 1991 de Praktijkrichtlijn afvalstoffen binnentankvaart getekend, in 1993 gevolgd door de Praktijkrichtlijn ladingresten duwvaart. Zolang het Scheepsafvalstoffenverdrag niet van kracht is, geldt in Nederland voortaan ten aanzien van de ladingafvalproblematiek het beleid zoals verwoord in deze Praktijkrichtlijnen.

Na een tussentijdse rapportage in 1990 liggen er in de najaarsvergadering van 1991 richtlijnen voor het inzamelen en verwijderen van het afval uit de Rijnvaart. Gemeend wordt dat een aanpassing van de Rijnreglementen (RPR, ROSR en ADNR¹), aangevuld met nationale regelingen, volstaat. De CCR stelt vast dat de **'Richtlijnen met betrekking tot de verwijdering van het afval uit de Rijnvaart'** de basis vormen voor het oplossen van de problemen. De adhoc werkgroep wordt opgedragen het varend bedrijfsleven en alle andere betrokken bedrijfstakken te raadplegen².

In de publieke opinie ontstaat nu helaas het beeld dat de binnenvaart wel een enorme vervuiler moet zijn als er zo véél regels voor de omgang met het afval nodig zijn. Het kost veel moeite om duidelijk te maken dat de vele regels nodig zijn omdat het zo'n gecompliceerde aangelegenheid is. Tot in het NL parlement worden daar stevige discussies over gevoerd.

De meeste discussie in de CCR gaat vervolgens over de betaalwijze voor het olien- en vethoudend afval. We schrijven het jaar 1992. Hoe worden de lasten eerlijk verdeeld, hoe verzekert je dat er daadwerkelijk wordt betaald, hoe verreken je

¹ *Accord Européen relatif au Transport International des Marchandises Dangereuses par voie de Navigation du Rhin, het Reglement voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Rijn*

² CCR Besluit 1991-II-5

onderling tussen de landen en hoe organiseer je het innamesysteem¹?

In de herfst 1992 wordt duidelijk dat je er met regels voor de Rijn alléén niet bent. Ook lijkt een internationaal Coördinatieorgaan nodig. De CCR verzoekt de Rijnsoeverstaten en België om aan zo'n coördinatieorgaan mee te werken². Ook vraagt de CCR aan deze landen om de regels met betrekking tot het afval zoals door haar voorzien in Besluit 1991-I-6, ook toe te passen op al die wateren in hun gebied die met de Rijn in verbinding staan³.

In 1993 worden de principes van de internationale coördinatie en verevening vastgelegd. Geconstateerd wordt dat de binnenvaart en de olie-industrie ermee instemmen. Er komen Nationale Instituten en een Internationaal Coördinatie- en Vereveningsorgaan. In de nationale instituten moeten de binnenvaartorganisaties, de organisaties van inzamelaars, de olie-industrie, de bevoegde autoriteiten en de openbare en particuliere havens vertegenwoordigd zijn⁴. In datzelfde besluit staat ook dat de verwijderingsbijdrage wordt opgenomen in de prijs van de gasolie! Hoe dit precies moet gaan moet nog worden uitgezocht⁵.

Luxemburg wordt uitgenodigd deel te nemen vanwege hun deel van de Moezel. Men verwacht per 1 januari 1996 de regels te kunnen invoeren.

Er moet een apart Verdrag komen.

Eind 1993 komt de vraag naar boven of de regels wel via de Akte van Mannheim kunnen worden ingevoerd.

Intussen verlaat per 1 januari 1994 Groot-Brittannië de CCR. Aan de debatten over het afval hebben de Britten, nadat ze hebben vastgesteld dat hun schepen onder de zeevaart vallen, overigens niet deelgenomen.

Voorjaar 1994 moet naar andere financiering dan via de gasolieprijs worden gezocht. Zowel vanwege verzet bij de oliehandel als ook vanwege mogelijk gevaar

¹ CCR Besluit 1992-I-6

² CCR Besluit 1992-II-8

³ CCR Besluit 1992-II-9

⁴ CCR Besluit 1993-I-8

⁵ CCR Besluit 1993-I-8, Annex 1

voor de gasolieovereenkomst¹.

Intussen betaalt in Duitsland, Zwitserland en Nederland de overheid de kosten van de bilgeinzameling. De druk wordt opgevoerd, de Bundesländer dreigen hun bijdrage aan de financiering van de inzameling stop te zetten. Dan komt op voorstel van België **het zegelsysteem**² op tafel. In België blijkt het een normale manier te zijn van het betalen van bijvoorbeeld boetes aan de overheid.

We spreken inmiddels over een te sluiten 'akkoord met betrekking tot uniforme regels'. Het blijkt ook nodig dat een vertegenwoordiger van de Europese Unie, de EU aan het overleg gaat deelnemen. De EU was wel op de hoogte wat er gaande was via de permanente waarneming in de Plenaire.

De werkgroep krijgt in het najaar 1994 de opdracht in overleg met het bedrijfsleven een 'Verdrag' uit te werken.

Na lange aarzeling kan begin 1995 ook Frankrijk instemmen met het zegelsysteem. Nederland dat zoals altijd al met reuzenstappen door de porseleinkast loopt, begaat de stommitieit om meteen daarop een voorstel voor een digitale zegel ter tafel te brengen. Dit gaat België veel te snel. Bijna ligt de zo broze, net bereikte overeenstemming over het financieringssysteem in scherven.

Toch ligt er reeds voorjaar 1995 een ontwerp van een Verdrag! Nog resterende kleine problemen moeten voor het najaar worden opgelost.

Maar dan steekt de EU (voorjaar 1995) een spaak in het wiel en stelt dat EU staten geen verdrag mogen tekenen zonder toestemming van de EU. De CCR vraagt in een brief van december 1995 aan de EU om duidelijkheid. Brussel blijft niet dwarsliggen maar zegt zelf te willen toetreden tot het Verdrag. Omdat daarvoor een langdurige procedure in de EU nodig is spreken de CCR landen af dat als de EU verdragspartner wil worden de tekst daaraan t.z.t. zal worden aangepast.

¹Overeenkomst betreffende het douane- en belastingregime voor gasolie, die in de Rijnvaart als boordvoorraad wordt gebruikt, Straatsburg, 16-05-1952. Hierin wordt vastgelegd dat er geen invoerrechten noch andere belastingen op de gasolie die aan boord gebruikt wordt, mag worden geheven.

² Hierbij worden evenredig aan de gebunkerde hoeveelheid gasolie zegels gekocht die gelden als betaling voor de verwijdering van het olie- en vethoudend afval uit het scheepsbedrijf

Gezien de verregerende gedetailleerdheid van de vele voorschriften stelt Nederland nog voor in het verdrag alleen de hoofdlijnen op te nemen en de details in Merkbladen te regelen. Ook dit leidt tot een voorzienbare Pavlov-reactie bij alle andere delegaties: 'ho, niets meer wijzigen!' Daarmee staat de vorm en de inhoud van het verdrag vast.

Na 7 jaar onderhandelen wordt op 9 september 1996 'het **Verdrag van Straatsburg, het verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, CDNI**'¹ door alle zes verdragspartijen ondertekend en staat het voor ratificatie open. De verwachting is dat het Verdrag in 2000 van kracht zal zijn. De data genoemd in hoofdstuk IX, art 9.01, over de lozingen van passagiersschepen (verboden in 2005 en 2010), laten dat ook zien.

De realiteit is weerbarstiger, aanvankelijk in een ritme van ongeveer 2 jaar maar daarna iets trager, worden uiteindelijk de zes Ratificatieoorkonden gedeponereerd:

ZWITSERLAND	16 juli 1998
NEDERLAND	10 juli 2000
LUXEMBURG	14 mei 2002
DUITSLAND	10 maart 2004
FRANKRIJK	15 september 2005
BELGIE	22 september 2009

Pikant detail is dat België, dat steeds stevig achter de broek werd gezeten om nu eindelijk eens te ratificeren, vervolgens werd gevraagd de ratificatie ruim een jaar in de kast te houden omdat de andere delegaties nog niet klaar waren met de voorbereidingen!

¹ *Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure*

Overeenkomstig de regels van het Verdrag is het per 1 november 2009 in werking getreden.

De tekst van het Verdrag was toen meer dan vijftien jaar oud. Om de lopende ratificaties niet in gevaar te brengen mocht er intussen niets gewijzigd worden. Zelfs praten over aanpassingen werd slechts heel oogluikend toegestaan. Dat wil niet zeggen dat er niets te verbeteren of te moderniseren geweest zou zijn. Dat is een steeds voortgaande taak waaraan de afgelopen tien jaren ook veel is gedaan.

Maar de tijden veranderen. We kunnen ons afvragen hoe lang het afvalverdrag nog nodig zal zijn? Zijn we misschien onderweg naar een tijd waarin afval geen afval meer is maar een waardevolle grondstof waarvan niemand het meer in zijn hoofd zal halen om dit zomaar weg te gooien?

GEDACHTEN OVER DE VERWIJDERING VAN SCHEEPSAFVAL

Dr. Eckhart Treunert, lid van de Duitse delegatie bij het Comité
Afvalverwijdering en milieubescherming in de Rijnvaart
van de CCR

Oorspronkelijke taal: Duits

Aan het begin hoort de vraag te staan 'Hoe kan de ontwikkeling van het vervoer milieuvriendelijk worden vormgegeven?' of andersom geredeneerd 'Wat maakt de ontwikkeling van het vervoer schadelijk voor het milieu?'.

De voorgeschiedenis

Het gaat over de moderne en milieubewuste ontwikkeling van het verkeer. De Duitse deelstaat Noordrijn-Westfalen ligt centraal in Europa. Dit heeft voor- en nadelen. Alle Europese gebieden zijn vanuit hier goed bereikbaar. Maar het meeste verkeer, of het nou van noord naar zuid of van west naar oost plaatsvindt, raakt Noordrijn-Westfalen. Het is dan ook in het grootste belang van Noordrijn-Westfalen om dit verkeer zo milieuvriendelijk mogelijk in te richten.

De ontwikkeling van binnenvaart en havens op het gebied van milieuvriendelijk vervoer stond dan ook centraal.

Aan het begin hoort dus de vraag te staan 'Hoe kan de ontwikkeling van het vervoer milieuvriendelijk worden vormgegeven?' of andersom geredeneerd 'Wat maakt de ontwikkeling van het vervoer schadelijk voor het milieu?'.

Hier zijn duidelijke antwoorden op. Vervoer veroorzaakt milieuschade door:

- hoog oppervlaktegebruik;
- trajecten zonder lading of een geringe mogelijke belading van een individueel transportmiddel;
- emissies, met name als gevolg van hoog brandstofverbruik en dus CO₂-uitstoot;
- hoge slijtage en korte levensduur van transportmiddelen en -wegen.

Als je verschillende vervoerswijzen met elkaar vergelijkt, zijn deze criteria het minst van toepassing op de binnenvaart. Deze vormt daarom een belangrijk onderdeel van een milieuvriendelijke ontwikkeling van vervoer.

Het is dan ook betreurenswaardig dat het aandeel van de binnenvaart in het vervoersvolume is afgenomen en dat de prognoses een verdere daling laten zien.

In Noordrijn-Westfalen zien de absolute cijfers er weliswaar iets beter uit, omdat we een van de meest fijnmazige vaarwegnetwerken en een groot aantal

belangrijke havens hebben. Het zou echter een vergissing zijn om zich te laten misleiden door het betrekkelijk grote aandeel in het lokale vervoersvolume. Dit aandeel heeft alleen betrekking op enkele goederen en bepaalde routes. Over het geheel genomen wordt de capaciteit van de vaarwegen in Duitsland, maar ook in Noordrijn-Westfalen, nog lang niet ten volle benut, maar over het algemeen wijzen de prognoses ook hier niet op een stijging.

De verklaring voor deze omstandigheden is naar mijn mening niet te vinden in een gedetailleerde analyse van de situatie van de binnenvaart, de afzonderlijke goederenstromen of de bevaarbaarheid van de afzonderlijke vaarwegen.

De verklaring is eerder te vinden achter de bezwaren tegen een intensiever gebruik van de binnenvaart:

- Het schip is traag.
- Het schip kan het gebied niet bedienen.

De traagheid van het schip is relatief, zeker als men bedenkt dat er een grote hoeveelheid vracht wordt getransporteerd. Deze traagheid is zeker een probleem in een tijd waarin just-in-time de regel is en de opslagruimte wordt verplaatst naar de vervoermiddelen. Dat valt niet te ontkennen. De vrachtwagen is sneller, maar wordt ook steeds minder geaccepteerd.

De foutieve inschatting van de transportsnelheid hangt ook samen met het andere verwijt, namelijk dat het schip het gebied niet bedient.

Uiteraard is dit in de eerste plaats juist – de binnenvaart kan geen levering aan huis in – laten we zeggen – Düsseldorf verzorgen. Om dit te bereiken moeten de verschillende vervoermiddelen coöpereren en op elkaar worden afgestemd. Het is essentieel dat producten en goederen op de productielocatie op vrachtwagens worden geladen en snel naar de verwerker of consument worden gebracht. Maar voor veel goederen is dit helemaal niet nodig, ze hoeven hun bestemming niet binnen één dag te bereiken. En als dit wél noodzakelijk is, kan dit in veel gevallen ook op een milieuvriendelijke en kosteneffectieve manier gebeuren door handige koppelingen binnen de transportketen.

Als vervoersdienstverlener kunt u de eis betreffende snelheid niet naast u neerleggen, maar moet u eraan kunnen voldoen. U heeft er belang bij om het schip in zoveel mogelijk transportketens te integreren, dus om een soepele overslag tussen de transportmiddelen te realiseren. De betekenis die de binnenvaart heeft met het oog op de milieuvriendelijke ontwikkeling van het vervoer kan alleen op die manier in de praktijk toepassing vinden.

Het is belangrijk om de havens te ontwikkelen tot vervoersknooppunten. Hier moeten moderne locaties voor intermodale overslag worden gecreëerd, omdat het schip alleen in havens kan worden geïntegreerd. Hier moeten verwerkende bedrijven worden gevestigd die rechtstreeks door het schip worden bevoorraad en die hun producten weer in het schip laden. Vervolgens kunnen de producten via de haven van bestemming dichter bij het eigenlijke distributiegebied worden gebracht.

Bovendien moeten de overslagfaciliteiten voldoen aan moderne eisen.

Ik wil echter nog op twee essentiële punten wijzen:

- De integratie van het schip leidt tot een directe ontlasting van de wegen. Dat is wenselijk.
- De ontwikkeling van havens mede als vestigingslocaties voor industrie en bedrijven vermindert niet alleen het verkeer op de weg, maar ook de hoeveelheid ruimte die wordt gebruikt voor vestiging op andere locaties – in de havens is ruimte beschikbaar.

Hiermee nauw verbonden is een kwestie die het Duitse Ministerie van Milieu rechtstreeks betreft en die al tot vele contacten met de scheepvaartsector heeft geleid.

Ook de binnenvaart veroorzaakt verschillende milieubelastingen. Deze belastingen vloeien deels voort uit het gebruik van het schip en deels uit het laden en lossen.

Bij het gebruik van binnenschepen ontstaan oliehoudende afvalstoffen en afvalwater van de lading en de bemanning. Verder ontstaan er nog klein gevaarlijk afval en slops, zij het in kleine hoeveelheden.

Zo kan er tijdens het laden en lossen, met name van losgestorte droge lading, iets van de lading overboord vallen of door de wind worden weggeblazen. Maar bovenal blijven er restanten in de laadruimen achter die moeten worden verwijderd voordat

de volgende lading kan worden ingenomen. Tot nu toe worden de laadruimen meestal gewassen. Wat te doen met het waswater met ladingrestanten? Gewoon overboord pompen? Dit past niet bij een milieuvriendelijk schip.

Het afvalstoffenverdrag CDNI

Om de milieuvriendelijkheid van de scheepvaart te vergroten en vooral naar het publiek toe uit te dragen, moeten er bepalingen worden opgesteld voor de afvoer van afval.

Het is gelukt om al deze aspecten in één enkel verdrag te regelen, zelfs op internationale basis. Anders vindt u de bepalingen in de meest uiteenlopende wetten, of het nu gaat om verwijdering van afvalstoffen of om de afvoer van afvalwater, maar ook in het Duitse Bundes-Immissionsschutzgesetz (federale wet op de bescherming tegen emissies) met haar reglementen.

Na voorbereidende werkzaamheden binnen de Deutsche Kommission zur Reinhaltung des Rheins (Duitse Commissie ter bescherming van de Rijn tegen verontreiniging) zijn in het begin van de jaren negentig in het kader van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg onderhandelingen gestart over een Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart. Dit verdrag werd reeds op 9 september 1996 ondertekend. Hierdoor is de binnenvaart de eerste inlandvervoerswijze die beschikt over een internationaal geharmoniseerde regeling voor de behandeling van afval en afvalwater, waarin zowel de verplichtingen van de exploitanten van binnenschepen als de verplichtingen van de ladingontvangers in de lidstaten zijn geregeld.

Dit verdrag vormt een aanvulling op het internationale MARPOL-Verdrag dat reeds van kracht is voor de zeevaart. Het toepassingsgebied van het afvalstoffenverdrag reikt veel verder dan de Rijn. Alleen al in Duitsland vallen alle binnenwateren die voor algemeen vervoer worden gebruikt onder dit verdrag. Dit betekent dat het verdrag van toepassing is op alle vaarwegen van de Belgische grens tot de Oder en van de Donau tot de monding van de Elbe in de Noordzee. De andere lidstaten van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart hebben zich erbij aangesloten. Voor Noordrijn-Westfalen is het bijvoorbeeld belangrijk dat in België en Nederland alle voor de binnenvaart toegankelijke waterwegen worden opgenomen.

De betekenis van deze uniforme regelingen kan niet genoeg worden benadrukt. Zelfs een regeling door de richtlijn van de Europese Unie zou niet tot een dusdanig uniform resultaat leiden. Deze richtlijnen moeten allemaal in nationaal recht worden omgezet, zij worden dus aangepast aan de geldende wettelijke voorwaarden van de afzonderlijke lidstaten.

Dat de ratificatie van het verdrag zo lang zou duren, heeft vast niemand verwacht. Dit verdrag is van invloed op veel nationale rechtsterreinen zonder dat deze adequaat worden aangepast. Alvorens tot ratificatie over te gaan moet dus worden onderzocht of de bepalingen van het verdrag problemen opleveren op de verschillende gebieden van milieurecht.

De inzameling van bilgewater

De verwijdering van bilgewater heeft een bijzondere positie binnen de exploitatie van een schip. Dit in de scheepvaart onvermijdelijke afval, namelijk een olie-watermengsel dat zich in het laagste gedeelte van het schip verzamelt, moet regelmatig worden afgepompt. In het verleden gebeurde dit vaak ongeoorloofd. Maar de moderne analysetechniek maakte het mogelijk om oliesporen toe te wijzen aan individuele schepen, wat de scheepvaart onder grote druk zette.

Voor de inzameling van bilgewater bestaan structuren om deze incidenten zeer succesvol te voorkomen. Op de Rijn gebeurt dit met kleinere schepen, die het bilgewater uit binnenschepen kunnen pompen tijdens het varen. In 1958 werd het eerste bilgeboot in gebruik genomen.

De Bilgentölungsgesellschaft groeide en exploiteerde in 2005 alleen al 9 bilgeboten, die hun werkzaamheden verrichten op de Rijn vanaf de Nederlandse grens met al zijn nevenvaarwegen tot aan de Donau.

Het verwijderen van bilgewater moest voor binnenschepen kosteloos zijn. Daarom hebben de deelstaten de kosten op zich genomen. In de eerste jaren werd een gedeelte van de kosten nog gedekt uit inkomsten uit het Altölgesetz, een wet op de verwerking en verwijdering van afgewerkte olie. Toen deze bijdrage wegviel namen de deelstaten de kosten volledig voor hun rekening. In de afgelopen jaren was dit ongeveer 3,8 miljoen euro per jaar.

Door het verdrag is dat veranderd. De deelstaten worden bevrijd van deze kosten, met uitzondering van de administratieve kosten. De scheepvaartsector is bereid deze kosten op zich te nemen. Om deze regeling in werking te laten treden, moest aan een aantal voorwaarden worden voldaan. Ten eerste moest het afvalstoffenverdrag door alle lidstaten worden geratificeerd. Bovendien moeten binnen de Bondsrepubliek passende voorbereidingen worden getroffen om de nodige middelen bij de scheepvaartsector te innen.

Regelingen van het verdrag

Tot afvalstoffen behoren volgens het verdrag:

- olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval;
- afval van de lading;
- huisvuil;
- huishoudelijk afvalwater;
- klein gevaarlijk afval.

Het verdrag bepaalt dat voor elk type afval een bepaalde wijze van verwijdering moet worden toegepast.

Het echte afval zoals ladingrestanten, huisvuil en klein gevaarlijk afval in vaste vorm, wordt aan land gebracht en verwijderd in overeenstemming met de geldende afvalverwerkingsvoorschriften.

De situatie is anders voor vloeibaar afval dat onder de afvalwaterregeling valt. Hiertoe behoren:

- het bilgewater;
- het waswater uit laadruimen;
- het huishoudelijk afvalwater op passagiersschepen.

Bilgewater

De indirecte betaling voor de verwijdering van bilgewater moest worden gehandhaafd. De enige optie die dus restte, was de scheepvaartsector ertoe te verplichten om deze kosten te dekken bij het aanvaarden van andere diensten, zoals bepaald in het verdrag. Dit diende te gebeuren door middel van een passende toeslag op de gebunkerde brandstof.

Het bilgewater dat op gemotoriseerde schepen ontstaat, is in meer of mindere mate verontreinigd met motorolie, reinigingsmiddelen en dergelijke en moet zonder nadelige gevolgen worden verwerkt. Al in 1958 werden de eerste bilgeboden ingezet. Hun aantal is tot 1965 aanzienlijk toegenomen. Op 09.02.1965 werd daarom de organisatie Wasserverband Bilgenentwässerungsverband opgericht als opdrachtnemer in de zin van het reglement Wasserverbandsverordnung. De financiering gebeurde op dat moment deels door de federale overheid en deels door de deelstaten. Het Bilgenentwässerungsverband heeft de Bilgenentölungsgesellschaft (BEG) de opdracht gegeven de maatregel uit te voeren. De BEG gebruikte verschillende boten. Op dit moment zijn er in totaal 8 boten actief die het gebied op de Rijn, de kanalen, de Moezel, het Rijn-Main-Donaukanaal en een gedeelte van de Donau bedienen.

Voor de scheepvaart is het van essentieel belang dat de afgifte van bilge-olie tijdens de exploitatie, dat wil zeggen tijdens de vaart, mogelijk is, aangezien ligtijden als stilstandstijden kosten met zich meebrengen en daarmee het doel van kosteloze verwijdering op het spel wordt gezet.

Na de afschaffing van de compenserende heffing met betrekking tot afgewerkte olie (Altölpfennig) en de verplichting voor de olieleveranciers om afgewerkte olie in te nemen, was de financiering in haar vroegere vorm niet langer gewaarborgd. Begin jaren negentig namen de deelstaten de volledige verwijderingskosten voor hun rekening en droegen deze tot de inwerkingtreding van het verdrag. De subsidies van de deelstaten werden jaarlijks middels een speciale beschikking toegekend. Er bestaat van de kant van de deelstaten geen contractuele regeling met het Bilgenentwässerungsverband zodat de financiële basis van deze organisatie niet op lange termijn is gewaarborgd.

De bilgeboden scheiden het olie-watermengsel, slaan de olie op aan boord en lozen het gezuiverde water in de Rijn. Voor deze lozing beschikken zij elk over een lozingsvergunning die geldig is in hun vaargebied. In wezen zijn koolwaterstoffen en chemische zuurstofbehoefte (CZB) beperkt.

Aan de grenswaarden voor koolwaterstoffen wordt veilig voldaan door de techniek bestaande uit separator en ultrafiltratie-installatie die op de schepen beschikbaar is.

Voor de Weser, de Elbe en de Berlijnse vaarwegen, om de grootste vaarwegen van Duitsland te noemen, is er een reeks verdere mogelijkheden voor de afvoer van

bilgewater. Welke techniek wordt gebruikt, is afhankelijk van het type water. In zwak stromende wateren, met name in het stilstaande water in Berlijn, is het niet mogelijk om het gezuiverde afvalwater te lozen.

Toekomstige organisatie

Artikel 6 van het verdrag regelt de financiering van de inname en de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Volgens deze bepaling moet een uniform bijdragenstelsel de indirecte financiering van de kosten voor de verwijdering waarborgen. Dit vermindert de prikkel om de bilge-olie op een manier af te voeren die niet in overeenstemming is met de voorschriften, dat wil zeggen om deze in het oppervlaktewater te lozen.

De organisatorische taak in verband met de uitvoering van de bepalingen overeenkomstig artikel 6 moet het nationaal instituut op zich nemen. Tot zijn taken behoren:

1. de organisatie van de verwijdering van vethoudend scheepsafval;
2. de financiering van het systeem;
3. de controle op de correcte afhandeling.

Als nationaal instituut is het Bilgenentwässerungsverband aangewezen die navenant veel ervaring met dit systeem in het Rijnstroomgebied heeft. In de andere stroomgebieden moest deze organisatie na de inwerkingtreding van het verdrag de bestaande systemen overnemen.

Wettelijke regelingen

Met het oog op de ratificatie van het verdrag had de Bondsregering twee wetsontwerpen goedgekeurd, die met de deelstaten werden gecoördineerd.

De ratificatiewet bevatte alleen de instemming van de Bondsrepubliek Duitsland met het op 9 september 1996 in Straatsburg ondertekende verdrag.

Het tweede wetsontwerp, de uitvoeringswet bij het verdrag van 9 september 1996, is essentieel voor de tenuitvoerlegging van het verdrag. Deze wet bevat de bepalingen die nodig zijn voor de invulling van het verdrag.

Dit omvat:

- de verplichtingen tot overname van afval;
- regelingen betreffende de financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval;
- een omvangrijke boetecatalogus om ervoor te zorgen dat de bepalingen van het verdrag worden nageleefd.

Met deze wetten werd van de kant van de Bondsrepubliek Duitsland voldaan aan de voorwaarden voor de inwerkingtreding van het verdrag. De verplichtingen van de verschillende bij de verwijdering betrokken partijen waren geregeld met uitzondering van twee punten: het dragen van administratieve kosten en het juridisch toezicht.

Waswater

Voor het reinigen van de laadruimen wordt water gebruikt dat vervolgens weer uit het schip moet worden verwijderd.

Het kan over de geloste lading worden gespoten, naar een verwerkingsinstallatie worden afgevoerd of in het water worden geloosd.

De voor het betreffende geval vereiste maatregelen zijn afhankelijk van de lading en de gevaarlijkheid van de stoffen die uit de laadruimen moeten worden verwijderd. Deze stoffen zijn in het verdrag opgenomen in een uitgebreide tabel, die is opgesteld door het toenmalige Landesumweltamt, het milieubureau van de deelstaat. Uit inspecties en gesprekken met de lossers en de betrokken havens is gebleken dat deze regelingen toepasbaar waren. In de loop der jaren zal deze tabel echter op basis van de opgedane ervaringen moeten worden bijgewerkt.

Huishoudelijk afvalwater

Het huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen kan op bepaalde punten in het water een belasting veroorzaken. Het is daarom noodzakelijk om het afvalwater milieuvriendelijk te verwijderen.

Hiervoor zijn er twee mogelijkheden. Het afvalwater kan worden opgevangen in verzamel tanks op de schepen en vervolgens aan land worden geloosd op de openbare riolering voor zuivering.

Een andere oplossing is de behandeling van het afvalwater op het schip. Hiervoor zijn toen geschikte technieken ontwikkeld. Deze zijn gebaseerd op de zogenaamde membraantechnologie. Schippers van passagiersschepen kunnen deze installaties tijdens de reis gebruiken. Ze zijn op deze manier onafhankelijk van walvoorzieningen.

Ander afval

Na de ratificatie van het document zijn ook de andere bepalingen van het verdrag betreffende de verwijdering van ladingrestanten, huisvuil, huishoudelijk afvalwater (met name van grote passagiersschepen) en klein gevaarlijk afval in werking getreden.

Noordrijn-Westfalen heeft de binnenvaart bij het oplossen van de problemen met drie projecten gesteund.

De bilgeboden werden enkele jaren geleden uitgerust met behandelingsinstallaties voor bilge-olie met behulp van membraantechniek.

De zuiveringsinstallaties die eerder voor de behandeling van afvalwater werden gebruikt, leverden bij lange na niet de door het verdrag vereiste prestaties. Dit was het resultaat van onderzoek door de haven van Bazel. De universiteit Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule kreeg daarom de opdracht om de scheepvaartsector te ondersteunen door zuiveringsinstallaties die op basis van membraantechnologie functioneren te testen en de efficiëntie van deze zuiveringsinstallaties te bepalen. De afvoerwaarden liggen binnen een bereik dat aan alle eisen voldoet, ook aan de eisen van de Donaucommissie voor haar stroomgebied. Schepen die met deze installaties zijn uitgerust, kunnen dus ongehinderd op beide stroomgebieden varen.

Het praktijkonderzoek werd voortgezet op een schip van de Köln-Düsseldorfer Schifffahrtsgesellschaft.

Het derde voorbeeld: het verdrag had geen betrekking op de pleziervaart, maar ook deze hechtte waarde aan het ondersteunen van het milieuvriendelijke imago van de scheepvaart. Daarom is in de haven van Düsseldorf met financiële steun uit de middelen van de afvalwaterheffing een verzorgings- en innamestation ontwikkeld en gebouwd, dat de pleziervaart in staat stelt om zowel gebruik te maken van voorzieningen als afvalwater, bilgewater enz. op correcte manier af te voeren.

De voordelen van het verdrag die de schepen wordt geboden door deze uniforme, op zichzelf staande regeling binnen het hele Rijnstroomgebied, zijn groot. U kunt met schepen in verschillende stroomgebieden varen zonder dat u te maken krijgt met uiteenlopende reglementen, die een andere handelwijze of zelfs een andere uitrusting van schepen vereisen. U kunt er zeker van zijn dat uw afvalverwijdering in het gehele stroomgebied gewaarborgd is.

De binnenvaart is voortvarend op weg om het imago van goede milieuprestatie verder te verbeteren. Zoals het jubileum van vandaag laat zien. Dit moet echter worden gewaarborgd door een adequate economische basis en een optimaal prestatievermogen. Alleen als deze twee worden gecombineerd, kunnen de ambitieuze doelstellingen worden bereikt.

HERINNERINGEN

De heer Herman Verschueren, lid van de Belgische delegatie bij de bevoegde organen van de CCR en het CDNI

Oorspronkelijke taal: Nederlands

Mijn herinneringen betreffen niet zozeer het tot stand komen van het verdrag, want ik maakte geen deel uit van de Belgische delegatie die deel heeft genomen aan de besprekingen die hebben geleid tot de ondertekening van het verdrag in 1996. Wel ben ik nadien snel betrokken bij de voorbereiding van de ratificatie en de effectieve uitvoering van het verdrag, zowel op Belgisch als internationaal vlak.

Aanvankelijk was dat in mijn hoedanigheid van leidend ambtenaar van de Dienst voor Regeling der Binnenvaart (DRB), een parastatale met een eigen rechtspersoonlijkheid onafhankelijk van de Belgische Staat. Deze instelling stond onder rechtstreeks beheer van de Minister van Verkeerswezen en was, naast de marktordening, ook belast met de uitvoering van de Europese saneringsmaatregelen. Bij de eerste besprekingen over de uitvoering van het verdrag was het de bedoeling deze instelling aan te stellen als Nationaal Instituut. Een ontwerp van samenwerkingsakkoord tussen de Staat, het Vlaams gewest, het Waals gewest en het Brussels Hoofdstedelijk gewest werd voorbereid en de goedkeuring ervan was ver gevorderd. De Europese liberalisering van de binnenvaartmarkt leidde echter tot de ontbinding van deze instelling einde 1999, met integratie van het overblijvend personeel en de resterende taken in het Ministerie.

Ook nadien ben ik vanuit het Ministerie betrokken gebleven bij de besprekingen. Die verliepen niet zo vlot. Immers de bevoegdheid met betrekking tot het beheer van afvalstoffen situeerde zich op het niveau van de 3 gewesten. Een samenwerkingsakkoord bleef noodzakelijk en het zoeken naar een orgaan dat de rol van nationaal instituut kon vervullen en het vertrouwen van alle partners kon verkrijgen was niet eenvoudig. Uiteindelijk hebben we vanuit de federale overheid voorgesteld het Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB) te belasten met de taken van nationaal instituut. Het ITB is een vereniging zonder winstgevend doel (vzw) maar met een bestuur dat paritair was samengesteld uit vertegenwoordigers van het federale Ministerie en van de binnenvaartsector. Dit voorstel stootte op weerstand, maar bij gebrek aan valabele alternatieven is daar na veel discussie uiteindelijk een akkoord over gesloten.

Daarmee waren alle problemen nog niet van de baan. Er ontstonden, zowel in België als in de andere verdragstaten, grote twijfels over de verdedigbaarheid van een betalingssysteem met zegels. Dit werd veel te omslachtig geacht en was niet meer verdedigbaar in een meer en meer digitale wereld.

Op internationaal vlak werd een bijzonder comité (Excom) ingesteld om te onderzoeken welke mogelijkheden er waren om tot effectieve uitvoering van het

Verdrag te kunnen overgaan. Doel was vooral om, in plaats van een fysieke zegel, de inning van de verwijderingsbijdrage via digitale weg te kunnen verrichten. Dit heeft uiteindelijk geleid tot het EPS systeem, waarbij de betaling met een specifieke kaart en een terminal verloopt. Ook dit resultaat kwam niet zonder slag of stoot tot stand. Ik herinner me de zware discussies met de bunkersector, want die vonden het onaanvaardbaar dat zij taken dienden te verrichten en controles dienden uit te voeren bij het leveren van brandstof.

Daarbij was er nog het probleem van de ratificatie van het verdrag. Een aantal landen had reeds geratificeerd, maar het verdrag kon slechts in werking treden nadat alle landen dit hadden gedaan. België was de laatste in de rij en de ratificatie diende te gebeuren op basis van de oorspronkelijke tekst (met zegels), terwijl er intussen op internationaal vlak een akkoord was over het EPS systeem. We hebben dus moeten argumenteren dat de Conferentie van Verdragsluitende Partijen zo snel mogelijk na het in werking treden van het verdrag tot aanpassing van de tekst zou overgaan.

Uiteindelijk werd in België de instemmingswet van 19 juni 2008 goedgekeurd. In principe had België op die basis de ratificatieoorkonde kunnen neerleggen. Probleem was echter dat de uitwerking van het EPS systeem nog niet klaar was en er dus geen onmiddellijke uitvoering mogelijk was. Via Excom werd België verzocht zijn ratificatieoorkonde nog niet neer te leggen en dit pas te doen in gemeenschappelijk overleg nadat alle obstakels voor het opstarten van het systeem uit de weg waren geruimd. Zo is dan in september 2009 de Belgische ratificatieoorkonde neergelegd en is het verdrag in werking getreden op 1 november 2009.

Het vervolg van de geschiedenis is u welbekend. Ik ben nog tot einde 2017 van zeer nabij betrokken geweest bij de CDNI werkgroep en bij de Conferentie van Verdragsluitende partijen. Ook op Belgisch vlak ben ik, zowel vanuit het ministerie (intussen al geruime tijd FOD Mobiliteit en Vervoer genoemd) als in mijn hoedanigheid van voorzitter van de Raad van Bestuur van het ITB betrokken gebleven bij de werkzaamheden van het CDNI-verdrag.

Zo, ik hoop hiermee toch enige achtergrond te hebben gegeven over mijn betrokkenheid bij het CDNI-verdrag. Ik wens jou en je medewerkers alsmede alle delegatieleden van de verdragspartijen een mooie viering van het 10-jarig bestaan van het verdrag toe. Ik wens jullie ook allemaal veel inspiratie om dit verdrag nog verder te verfijnen en zo mogelijk uit te breiden tot andere staten. Het milieu zal er alleen maar wel bij varen.

VANAF HET PRILLE BEGIN...

De heer Georg Hötte, vertegenwoordiger van het bedrijfsleven

Oorspronkelijke taal: Duits

Het CDNI kwam vervolgens in krap vijf jaar tot stand, een ongelooflijk korte tijd voor de voorbereiding van een internationaal verdrag op een terrein met zoveel haken en ogen en met zoveel verschillende betrokken partijen, en werd vervolgens in 1996 ondertekend door de Rijnsoeverstaten en Luxemburg.

Eigenlijk was het een dubbele geboorte, die bijna gelijktijdig in Nederland en in Duitsland plaatsvond in het midden van de jaren tachtig van de vorige eeuw. In Nederland werden afvalovereenkomsten voor de tank- en drogeladingvaart ontwikkeld en ondertekend, terwijl in Duitsland het totaalconcept voor de afvalverwijdering in de binnenvaart werd ontwikkeld door een kleine werkgroep binnen de Länder Arbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA), waaraan naast vertegenwoordigers van de deelstaten, ook het Bondsministerie van Vervoer en een vaste gast uit het binnenvaartbedrijfsleven deelnamen. De stuwende krachten in dit proces waren enerzijds de vertegenwoordiger van het Bondsministerie van Vervoer, de heer Haendel, afdelingshoofd, van de kant van de administratie, en anderzijds de heer Hötte, als vertegenwoordiger van het scheepvaartbedrijfsleven. In dit concept werd al een onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten afval, namelijk afgewerkte olie en bilgeolie, afval van de lading, overig afval in kleine hoeveelheden, huisvuil en huishoudelijk afvalwater.

Het was Nederland dat als eerste het idee van een internationale regeling bij de CCR naar voren had gebracht. Duitsland kon dit initiatief – juist vanwege de nationale voorbereidende werkzaamheden – onmiddellijk oppakken en krachtig ondersteunen. Het idee om in het kader van de CCR een internationaal verdrag te ontwikkelen voor de ordentelijke verwijdering van het afval uit de Rijnvaart was dus niet alleen geboren, maar had tegelijk ook al de eerste stappen gezet.

Binnen de CCR werd de thematiek “afval” voor het eerst besproken in het Comité Politierglement, aangezien het Rijnvaartpolitierglement al milieuvorschriften bevatte, die met name betrekking hadden op de verwijdering van bilgeolie. Al snel werd echter duidelijk welk potentieel en welke betekenis dit onderwerp zou krijgen in het kader van het binnenvaartbeleid. De werkgroep die was ingesteld binnen het Comité Politierglement groeide daarom al snel uit tot een afzonderlijk comité, dat de inhoud van de toekomstige regeling moest uitwerken. Ook werd ingezien dat de werkzaamheden weliswaar in de schoot van de CCR konden worden uitgevoerd, maar dat de voorschriften zelf het beste in een afzonderlijk internationaal verdrag vastgelegd moesten worden. Daar waren veel redenen voor, met name het feit dat voorschriften moesten worden opgesteld die verder gingen dan het traditionele

bevoegdheidsgebied van de CCR, en bijvoorbeeld ook walinstallaties betroffen, en het gedeelde besef dat de regeling indien mogelijk ook tot ver buiten het Rijngebied toepassing zou moeten vinden.

Het CDNI kwam vervolgens in krap vijf jaar tot stand, een ongelooflijk korte tijd voor de voorbereiding van een internationaal verdrag op een terrein met zoveel haken en ogen en met zoveel verschillende betrokken partijen, en werd vervolgens in 1996 ondertekend door de Rijnsoeverstaten en Luxemburg. Het feit dat het daarna nog 13 jaar duurde voordat het verdrag – althans gedeeltelijk – in werking kon treden, was te wijten aan de moeizame ratificatieprocedures in de deelnemende staten, waarbij het opnieuw duidelijk werd dat alle partijen bij het verdrag moedige stappen moesten doen met betrekking tot hun respectieve bijdragen aan de consolidatie van de goede reputatie van de binnenvaart als een milieuvriendelijke vervoerswijze. In 2011 trad uiteindelijk ook Deel A van het CDNI¹ in werking, dat veel voorbereiding had geleverd vanwege het geavanceerde financieringssysteem.

Tegenwoordig werken de met het CDNI ingevoerde mechanismen voor een ordentelijke afvalverwijdering in de binnenvaart over het algemeen goed en efficiënt. Met name moet worden benadrukt dat de regeling – ondanks alle detailkritiek die door de bevoegde organen wordt onderzocht en waar nodig wordt gebruikt voor verbeteringen – door alle betrokken partijen wordt erkend en als een uitstekend instrument op het gebied van afvalverwerking en als zodanig wordt toegepast. Dit blijkt met name uit het feit dat het CDNI een krachtige voorbeeldfunctie heeft gekregen om vergelijkbare regelingen in het Donaugebied in te voeren, waarbij wordt aangetekend dat een volledige overname van de voorschriften door middel van een toetreding van de Donaustaten tot het CDNI momenteel nog steeds wordt verhinderd door uiteenlopende standpunten over de financiering van Deel A van het CDNI.

¹ De uitvoeringsregeling maakt een onderscheid aan de hand van de herkomst van het afval dat aan boord ontstaat en de specifieke verantwoordelijkheden van de betrokken actoren: olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval (Deel A), afval van de lading (Deel B) en overig scheepsbedrijfsafval (Deel C).

Al met al kan worden gesteld dat met het CDNI de eerste internationale regeling voor de behandeling van afval afkomstig uit de binnenvaartsector tot stand is gekomen, die ook model kan staan voor andere vervoerssectoren. Juist de solidariteitsgedachte die door het CDNI wordt uitgedragen met betrekking tot de financiering van de verwijderingskosten voor het afval dat ontstaat in het kader van een vervoerswijze, zou een baanbrekende en lichtende voorbeeldfunctie kunnen krijgen als mogelijke regeling waarbij alle partijen die een vervoerssysteem exploiteren, dit gebruiken, hieraan verdienen of anderszins hierbij betrokken zijn, hun gedeelde verantwoordelijkheid voor het ontstaan van afval erkennen en bereid zijn hun aandeel in de verwijderingskosten voor rekening te nemen.

Rondetafelbijeenkomst op 17 december 2019 in de Grote Zaal van het Palais du Rhin in Straatsburg met de leden die betrokken waren bij het opstellen van het Verdrag

© Foto's gepubliceerd met de vriendelijke toestemming van DRAC Grand Est/Frans ministerie van Cultuur



CONCLUSIES VAN DE RONDETAFELBIJEENKOMST (17 DECEMBER 2020)



WAT ZIJN DE WENSEN VAN DE “FOUNDING MEMBERS” VOOR HET CDNI 2030?

Aan het einde van de bijzondere rondetafelbijeenkomst in het kader van de festiviteiten rond het tienjarig bestaan van het CDNI werden de aanwezige leden die ooit aan de wieg stonden van het CDNI door de moderator, de heer Winfried Kliche (Duitse delegatie), gevraagd wat hun wensen zouden zijn voor het CDNI in 2030.

De heer Winfried Kliche:

Geachte dames en heren, ik zou nu over willen gaan tot de slotronde. U allen wil ik graag de volgende vraag stellen: Wat zijn uw wensen voor het CDNI in 2030?

De heer ir. Albert Jan Veraart:

Daar zou ik twee dingen voor willen noemen.

Aan het begin van deze eeuw, of misschien zelfs al eerder, hadden wij regelmatig contact met de Donaucommissie over deze overeenkomst. Uit uw berichten van vandaag heb ik begrepen dat daar nog steeds met de Donaucommissie over gesproken wordt. Destijds heeft de Donaucommissie de wens geuit, toe te treden tot het CDNI. Mijn wens is dat de overeenkomst in de komende tien jaar tot het Donaugebied zal zijn uitgebreid. Dat betekent dat het CDNI aangepast moet worden.

En het andere punt is een punt dat destijds geen rol speelde: de ontgassing in de binnenvaart. Ik heb begrepen dat u bijna zover bent dat dit aspect ook geregeld zal zijn. Ik hoop dan ook van harte dat dit echt zijn beslag zal krijgen.

Mevrouw Clothilda Maria Zwartepoorte:

Ik denk en hoop voor iedereen die nu actief hierbij betrokken is, dat dankzij deze discussie duidelijker geworden is wat de CCR op dit gebied allemaal bewerkstelligt, want dat was ook belangrijk voor het tot stand komen van de overeenkomst. Wij hebben steeds overleg gepleegd met het bedrijfsleven. Wij waren steeds op zoek naar de beste oplossingen voor het milieu en de praktische haalbaarheid, ook wat de kosten betreft.

Mijn wens voor het CDNI voor de volgende tien jaar zou zijn dat deze benadering, om samen te werken met alle partijen die het in de praktijk moeten omzetten, gehandhaafd blijft, zodat er op onbureaucratische wijze en in functie van de praktijk resultaten geboekt worden.

De heer Gérard Criqui:

Ik hoop dat er voor Deel A binnen tien jaar 20 tot 30% meer opbrengsten bij gelijkblijvende kosten gegenereerd kunnen worden, omdat er dan 20 tot 30% meer schepen op de Rijn varen. Dat zou mijn – wellicht utopische – wens zijn.

Dr. Eckhart Treunert:

In de politiek zijn klimaatbescherming en schone lucht momenteel hét grote thema. In Keulen en omgeving komen in de politiek nu steeds meer stemmen op die de scheepvaart ervan beschuldigen deze malaise veroorzaakt te hebben. Het zou echter goed zijn wanneer men in de overeenkomst ook uitlaatgassen zou opnemen, zodat men de politiek weerwoord kan geven.

De heer Peter Reutlinger:

Dr. Treunert heeft het trefwoord al laten vallen: er waren kortgeleden verkiezingen en de Groenen hebben duidelijk meer stemmen gekregen. Er waren heftige discussies, die ook niet aan de nationale regering voorbijgingen.

Ik hoop dat op grond van deze discussie en in het licht van de klimaatverandering ook aan de goede scheepvaart wordt gedacht en wat de scheepvaart altijd al voor het milieu heeft opgeleverd.

De heer Georg Hötte:

Eigenlijk is het moeilijk om aan dit hele boeket van wensen nog een eigen wens toe te voegen. Ik zou mij echter graag willen aansluiten bij de woorden van mevrouw Zwartepoorte. Aan de ene kant dat regelingen in de toekomst, ongeacht wat zij behelzen, in dezelfde geest tot stand worden gebracht als destijds: in gezamenlijk overleg tussen overheden en bedrijfsleven, waarbij steeds het gesprek gezocht wordt, en dat de ideeën die geopperd worden, dan ook gehoor vinden. Eén ding vind ik heel belangrijk daarbij: het basisidee van het CDNI, dat alle partijen die

betrokken zijn bij het vervoersstelsel binnenvaart, voor de problemen die zich voordoen en voor de punten die in de toekomst opgelost moeten worden, solidair een oplossing vinden.

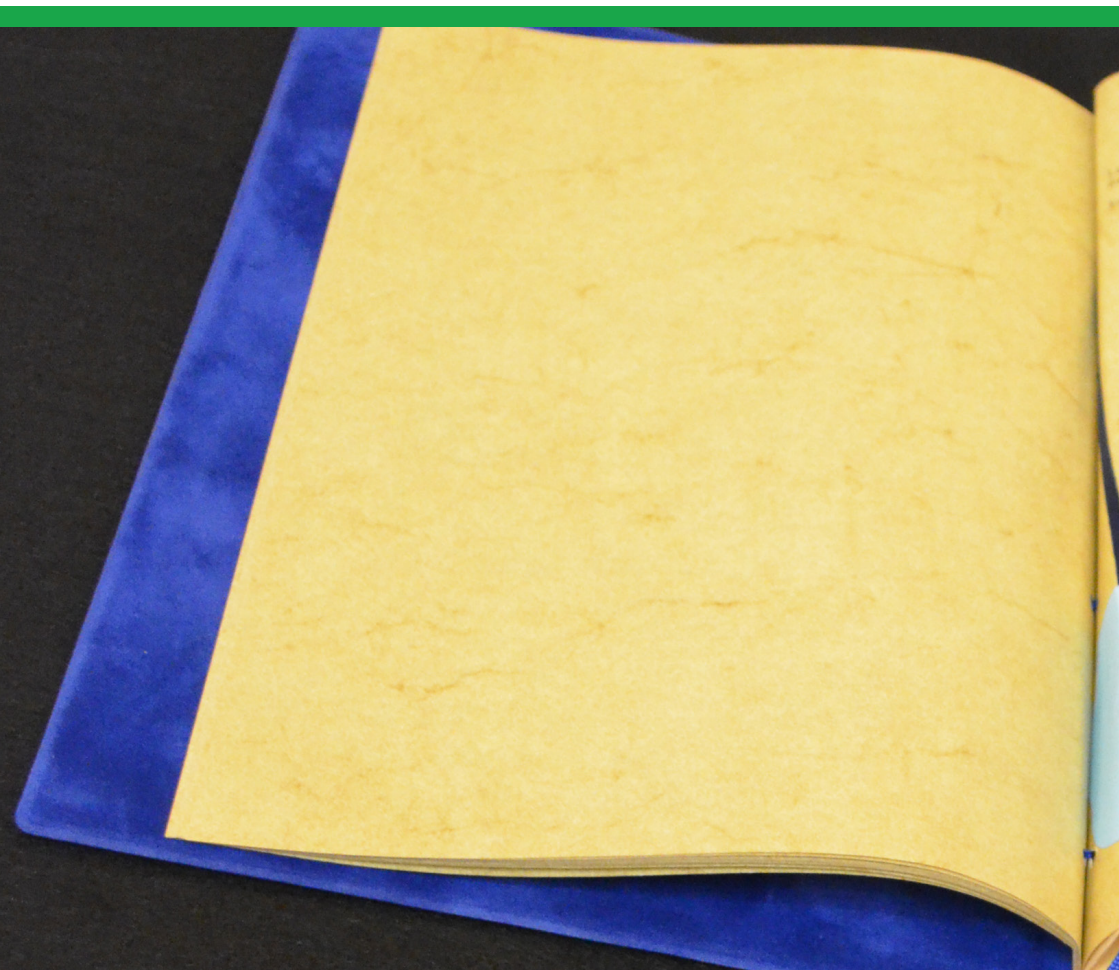
De heer Hans van der Werf:

Persoonlijk geloof ik dat de binnenvaart er veel belang bij heeft om haar kenmerk "milieuvriendelijk" ook wat dit betreft tegen het licht te houden en te kijken of men deze afvalstoffen, met name die van Deel A, B en C, beter in de greep kan krijgen. En misschien mag ik de wensen van de heer Criqui in zekere zin parafraseren, namelijk dat bij een toename van het vervoer over de binnenwateren, zoals hij zich dat wenst, het tarief in feite hetzelfde kan blijven, omdat de binnenvaart erin slaagt de hoeveelheid en de vereiste verwijdering van de afvalstoffen dusdanig te verminderen dat men ook geen extra opbrengsten nodig heeft.

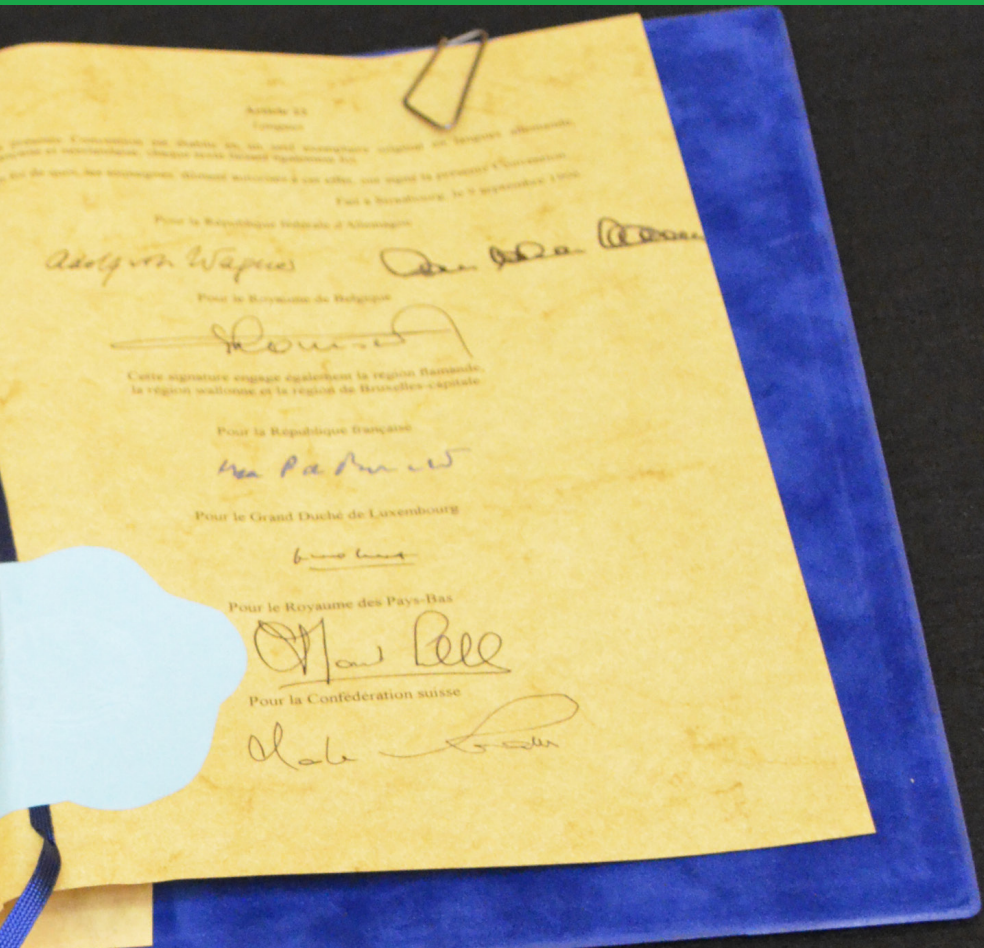
De heer Winfried Kliche:

Dames en heren, hartelijk dank, daarmee sluit ik de rondetafelbijeenkomst af. Ik van mijn kant wil u graag bedanken voor uw sportieve geest, die u ons allen en vooral ook mij heeft getoond, want ik heb u met vragen gekweld die u niet van tevoren te zien had gekregen: dat is vandaag de dag in de politiek ongebruikelijk, want daar krijgt iedereen de vragen op zijn minst twee dagen van tevoren en dan kan men zich daarop voorbereiden. Dat toont ook wel hoeveel engagement u voor dit onderwerp had en nog steeds heeft, hoewel de tijd dat u hiervoor bevoegd was, ver achter ons ligt.

Het originele Verdrag, ondertekend door de zes Verdragsluitende Partijen, dat bewaard wordt in het Departementale Archief van de Bas-Rhin in Straatsburg (Frankrijk)



OVERZICHT VAN DE AUTEURS





De heer Georg Hötte, geboren in 1951, is advocaat en begon zijn activiteit in de binnenvaart in 1982 bij het Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) in Duisburg, de branchevereniging voor de Duitse binnenvaartbedrijven. Al halverwege de jaren tachtig kreeg hij een bestuursfunctie bij de BDB en werd hij tegelijkertijd benoemd tot directeur van het Bilgenentwässerungsverband (BEV) en tot secretaris van de Internationale Arbeitsgemeinschaft der Rheinschifffahrt. In 1994 stapte de heer Hötte over naar de huidige rederij Rhenus PartnerShip, waar hij als

directeur werkte tot aan zijn pensionering in 2015.

Sinds het midden van de jaren tachtig was de heer Hötte betrokken bij de afvalverwijdering in de binnenvaart, niet alleen als directeur van het BEV, maar ook als vaste gast van de verantwoordelijke LAWA-commissie, die in de tweede helft van de jaren tachtig het totaalconcept voor de afvalverwijdering in de binnenvaart had ontwikkeld, en vervolgens vanaf het midden van de jaren negentig tot heden als vertegenwoordiger van het bedrijfsleven en als lid van de Duitse delegatie in het afvalcomité van de CCR en later ook bij de Donaucommissie. Tegelijkertijd bekleedt hij sinds 2016 de functie van voorzitter van het BEV, dat nu fungeert als nationaal instituut van Duitsland in het kader van het CDNI.



De heer Winfried Kliche, geboren in 1954, studeerde elektronische technologie en precisietechniek aan de Technische Universiteit van Dresden en was wetenschappelijk medewerker tot 1990. Op 3 oktober 1990 begon de heer Kliche zijn werk bij het Duitse Instituut voor hydrologie in Koblenz, eerst op technisch gebied en vanaf 1996 meer en meer op milieugebied en meer in het bijzonder met betrekking tot geluid en luchtverontreinigende emissies en immissies in verband met de scheepvaart.

In 2003 maakt de heer Kliche de overstap naar de Afdeling voor veiligheid en milieubescherming in de binnenvaart bij het Duitse Ministerie van verkeer, bouw en huisvesting. Hij werd beleidsmedewerker voor vraagstukken op het gebied van de technische scheepsveiligheid en milieubescherming. De heer Kliche was sinds 2011 plaatsvervangend commissaris van Duitsland bij de CCR.

In 2009 werd hij actief op het gebied van de afvalverwijdering van binnenschepen. Hij werd hoofd van de Duitse delegatie bij het CDNI en bij de deskundigengroep voor scheepsafval van de Donaucommissie. De bijzondere inzet van de heer Kliche komt met name tot uitdrukking in zijn inspanningen om de staten van de Donaucommissie ertoe te bewegen het CDNI in te voeren. De heer Kliche was initiatiefnemer van de ontwikkeling van voorschriften voor boordzuiveringsinstallaties voor passagiersschepen, die nu deel uitmaken van de technische standaard ES-TRIN¹. Een ander belangrijk aandachtspunt dat hem na aan het hart ligt is de verlaging van 50 naar 12 personen met betrekking tot het lozingsverbod voor huishoudelijk afvalwater van passagiersschepen.

In het kader van de verdere ontwikkeling van uitlaatgasemissievoorschriften was de heer Kliche voor het Duitse Ministerie van verkeer en digitale infrastructuur actief in de deskundigengroepen van de Europese Unie.

Zijn prioriteit bij alle activiteiten ligt – naast de inhoudelijke technische aspecten – bij een nauwe samenwerking met het bedrijfsleven en de industrie, het wegnemen van belemmeringen bij de praktische uitvoering en de verstrekking van uitgebreide informatie aan geïnteresseerde partijen.

De heer Kliche heeft op 31 maart 2020 zijn professionele activiteiten beëindigd en is met pensioen gegaan.

¹ Europese standaard tot vaststelling van de technische voorschriften voor binnenschepen



Mevrouw Katrin Moosbrugger is juriste en gespecialiseerd in Frans, Duits en Europees recht, dat zij onder meer studeerde aan de Ecole Nationale d'Administration (ENA). Na afronding van haar studie trad zij in dienst bij het Franse Ministerie voor Milieu. Vanaf 2007 heeft zij zich in haar functie van afdelingshoofd en vervolgens plaatsvervangend onderdirecteur, beziggehouden met human resources en daarna vervoerszaken (met name havens en binnenvaart) en milieubescherming. Namens Frankrijk heeft zij als deskundige een belangrijke bijdrage geleverd aan de werkzaamheden van

de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR), vooral in het kader van de eerste werkzaamheden voor de tenuitvoerbrenging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). In 2011 bekleedde zij het voorzitterschap van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen van dit verdrag.

Katrin Moosbrugger is sinds januari 2013 plaatsvervangend secretaris-generaal van de CCR en uitvoerend secretaris van het CDNI. Zij staat volledig achter de gemeenschappelijke benadering die voorzien is in dit verdrag, dat niet alleen de grondslag vormt voor een internationaal geharmoniseerd rechtskader, maar ook voor dagelijkse, operationele samenwerking. Zij heeft er proactief toe bijgedragen het CDNI fit te maken voor het digitale tijdperk. In nauwe samenwerking met alle betrokken partijen heeft zij de invoering van de tweede versie van het elektronische betaalsysteem SPE-CDNI begeleid, dat een aantal nieuwe digitale mogelijkheden biedt om de toepassing in de praktijk voor de gebruikers te vergemakkelijken. De ECO-kaart, waar alle schepen die onder het CDNI vallen over moeten beschikken, kan nu contactloos worden gebruikt en ook voor andere toepassingen worden ingezet (bijvoorbeeld voor de afname van walstroom en drinkwater).

Het CDNI wordt daardoor vandaag de dag ook buiten de binnenvaart beschouwd als een richtinggevend internationaal systeem voor de toepassing van het "de-vervuiler-betaalt"-principe en een goed voorbeeld voor digitale innovatie. Katrin Moosbrugger heeft zich er tevens voor ingezet de regelgeving toegankelijker en leesbaarder te maken door innovatieve digitale tools ter beschikking te stellen zoals WaSTo (Waste Standards Tool) en een interactieve geografische overzichtskaart van de ontvangstinrichtingen. Dit draagt ertoe bij de regels van het CDNI voor alle

betrokken partijen duidelijk te maken, hetgeen de correcte toepassing ten goede komt.

Katrin Moosbrugger heeft de diplomatieke en technische onderhandelingen georganiseerd en begeleid die in 2017 hebben geleid tot de goedkeuring van de eerste wijziging van het verdrag. Het gaat daarbij om een verbod op de afgifte van gasvormige restanten van vloeibare lading aan de atmosfeer. Deze wijziging, die belangrijk is tegen de achtergrond van het internationale en Europese streven om het milieu te beschermen en de emissies terug te dringen, doorloopt thans de ratificatieprocedure. De eerste ratificatie-oorkonden werden door de Verdragsluitende Partijen in 2020 bij de CCR neergelegd.

In haar hoedanigheid van uitvoerend secretaris vertegenwoordigt Katrin Moosbrugger regelmatig de belangen van het CDNI bij internationale organisaties en andere riviercommissies. Zij draagt er tevens actief aan bij dat dit jonge verdrag op Europees niveau onder de aandacht wordt gebracht en naar waarde geschat wordt.



Dr. Eckhart Treunert, geboren in 1940, was bouwkundig ingenieur met waterbeheer als specialisatie. Van 1971 tot 1986 was hij afdelingshoofd en groepsleider bij het Landesumweltamt NRW (milieudienst van de deelstaat Noordrijn-Westfalen). Na zijn promotie in 1983 was hij vanaf 1986 hoofd van de afdeling 'afvalwater' van het Umweltministerium (Ministerie van Milieu) van dezelfde deelstaat en tijdelijk voorzitter van het afvalwatercomité van de Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (federale werkgroep 'water') en van het afvalwatercomité van de Duitse Commissie ter

bescherming van de Rijn tegen verontreiniging. Hij is gepensioneerd sinds 2005. Dr. Treunert was betrokken bij het opzetten van het CDNI.



De heer Hans van der Werf studeerde scheepsbouwkunde en Nederlands recht. Hij heeft vervolgens gedurende enkele jaren verschillende functies bekleed in het kader van de scheepsbouworganisatie CEBOSINE, waar hij met name verantwoordelijk was voor de researchcoördinatie. In 1987 maakte de heer Van der Werf de overstap naar de binnenvaart, waar hij onder andere de functies van directeur van het Centraal Bureau voor de Rijn- en Binnenvaart (CBRB) in Rotterdam en van algemeen secretaris van de Internationale Vereniging het Rijnschepenregister (IVR)

bekleedde. In de eerste functie was hij verantwoordelijk voor het afvalbeheer in de binnenvaart en droeg hij bij aan de oprichting van het nationale instituut SAB, waarvan hij de eerste directeur zou worden. In 1994 werd hij benoemd tot plaatsvervangend secretaris-generaal en 18 jaar later tot secretaris-generaal van de CCR. Hij bekleedde dit laatste ambt van 2012 tot oktober 2016. Op het secretariaat heeft de heer Van der Werf zich met name sterk ingezet op het gebied van de economische vraagstukken en het milieubeheer. Hij heeft een belangrijke rol gespeeld bij de invoering en implementatie van het CDNI-verdrag, onder meer in zijn hoedanigheid van uitvoerend secretaris van de organen.



De heer ir. Albert Jan Veraart is in 1970 afgestudeerd als civiel ingenieur aan de Technische Universiteit te Delft. Sinds 1970 bekleedde hij verschillende functies bij Rijkswaterstaat, eerst in de waterhuishouding en rivierhydrologie, en vervolgens – vanaf 1985 – als hoofd van de Afdeling Scheepvaart van de Directie Bovenrivieren te Arnhem. Vanaf 1993 werkte de heer Veraart als coördinator Hoofdvaarwegennet bij de Hoofdafdeling Infrastructuur van de Hoofddirectie van Waterstaat te 's-Gravenhage. Van 2004 tot 2005 was hij adviseur voor vaarweg- en

scheepvaartangelegenheden bij de Onderzoeksdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat te Rotterdam. Vanaf 1985 had hij een adviserende functie als deskundige voor scheepvaartzaken bij de Nederlandse delegatie van de CCR. Van 1995 tot 2005 bekleedde hij het ambt van Rijnvaartcommissaris met technisch nautische onderwerpen en milieuaangelegenheden als portefeuille.

De heer HermanVerschueren, geboren in 1955, heeft economische wetenschappen gestudeerd met transporteconomie als specialisatie. Na de afronding van zijn studie aan de Universiteit Antwerpen in 1978 is de heerVerschueren zijn loopbaan begonnen bij de Dienst voor Regeling der Binnenvaart, waar hij van 1989 tot 1999 werkzaam was als commissaris. Hij was adviseur bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur van 2000 tot 2003 en stapte vervolgens over naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Daar bekleedde hij de functies van directeur binnenvaart tot 2008 en van adviseur-generaal bij het Directoraat-generaal Vervoer te Land tot 2012; tot zijn pensionering, op 1 maart 2018, was hij adviseur-generaal bij het Directoraat-generaal Scheepvaart. Sindsdien is hij – naast zijn engagement als ereadviseur generaal – erevoorzitter van het Belgische Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren (ITB), waar hij sinds 1991 lid en van 2006 tot 2018 voorzitter van de Raad van Bestuur was.

Als lid van de Belgische delegatie was de heerVerschueren van 2000 tot 2017 actief betrokken bij de CCR en heeft hij zijn medewerking verleend aan de voorbereiding van de ratificatie en de tenuitvoerlegging van het Verdrag. Tot eind 2017 was de heer Verschueren betrokken bij de Werkgroep CDNI en de Conferentie der Verdragsluitende Partijen bij het Verdrag. Ook in België bleef hij deelnemen aan de werkzaamheden in het kader van het CDNI-verdrag, zowel via het ministerie als in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Raad van Bestuur van het ITB.



Mevrouw Clothilda Maria Zwartepoorte heeft een opleiding tot jurist gevolgd. Na het behalen van haar master in 1982 trad zij in dienst van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Vanaf 1988 bekleedde zij diverse functies bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, waaronder die van plaatsvervangend directeur Vervoersectoren/ Directoraat Generaal Goederenvervoer van 1997 tot 2000 en, wegens het vertrek van de directeur, ook de functie van waarnemend directeur per 1 april 2000. Vanaf 2001 was mevrouw Zwartepoorte directeur

Klimaatverandering en Industrie bij het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. Van 2004 tot 2009 was mevrouw Zwartepoorte wethouder van de gemeente Leidschendam-Voorburg met de portefeuille Onderwijs, Jeugd en kinderopvang, Kunst en cultuur, Sociale culturele voorzieningen, Economie en werkgelegenheid, Toerisme en recreatie, en was zij projectwethouder van Sijtwende. In 2009 trad zij in dienst van het Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, waar zij als directeur de leiding had over diverse projecten, waaronder de bemiddeling tussen de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het bedrijfsleven in het geschil over de inzameling van kunststof. In 2010 trad zij tot 1 augustus 2011 in dienst bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken als directeur Kennis en Verkenningen. Meest recentelijk bekleedde zij diverse bestuursfuncties in Leidschendam-Voorburg.

Als deskundige heeft zij van 1988 tot 1997 actief bijgedragen aan de werkzaamheden van de Centrale Commissie, waar zij sinds 1991 de functie van commissaris bekleedde.

TEN GELEIDE

Het Verdrag van 9 september 1996 inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI) is in werking op 1 november 2009. Er zijn zes Verdragssluitende Partijen (België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland). Het verdrag heeft tot doel het milieu en met name het water te beschermen. Het CDNI bevat daartoe voorschriften om:

- het **vermijden** van afval te bevorderen,
- **afvalstoffen in te zamelen**, zodat zij afgegeven kunnen worden bij het **netwerk** van **ontvangstinrichtingen**,
- voor deze initiatieven de **financiering op internationaal niveau te regelen** en daarbij rekening te houden met het “de-vervuiler-betaalt”-principe,
- te zorgen voor de **controle op de naleving** van het lozingsverbod op het oppervlaktewater voor de stoffen die onder het verdrag vallen.

Het verdrag zal op afzienbare tijd worden gewijzigd. Er zijn voorschriften voorzien met betrekking tot de inname van gasvormige restanten van vloeibare lading om de atmosfeer te beschermen. Voor deze wijziging is de ratificatieprocedure in de landen echter nog niet afgerond.

Instrumenten en online-informatie

Meer uitleg is te vinden op de website van het CDNI. Er zijn verschillende tools en de site wordt regelmatig aangevuld en geactualiseerd.

Videoclip

Leer het CDNI kennen in 5 minuten:

https://www.youtube.com/watch?v=AUV_eUwHwQE



Interactieve kaart van de ontvangstinrichtingen

Deze interactieve kaart heeft een zoekfunctie waarmee u de ontvangstinrichting kunt vinden die het dichtstbij is en het beste geschikt is voor uw doeleinden.

Informatiebladen voor gebruikers

Deze informatiebladen voor het bedrijfsleven zijn met zorg opgesteld door de experts en op de website te vinden:

- informatieblad "Omgang met afval van de lading"
- informatieblad "Voorkoming van scheepsbedrijfsafval door het gebruik van eenheidstransporten/verenigbare transporten/speciale scheepstypes".

WaSTo (Waste Standards Tool)

Het CDNI schrijft een aantal losstandaarden voor. Om de toepassing daarvan te vergemakkelijken, werd het tool WaSTo ontwikkeld (Waste Standards Tool). Dit tool heeft een zoekfunctie waarmee snel kan worden nagegaan welke losstandaard van toepassing is op de lading die vervoerd wordt. Voor elke goederensoort wordt bovendien informatie verstrekt over de risico's voor de gezondheid en het milieu:

<https://wasto.cdni-iwt.org/>

FAQ

De website heeft ook een rubriek "FAQ" met vaak gestelde vragen en de antwoorden daarop: www.cdni-iwt.org. Er worden regelmatig nieuwe vragen en antwoorden toegevoegd. De FAQ's zijn niet alleen bedoeld om hulp te bieden bij de toepassing van het CDNI, maar ook om te zorgen voor een uniforme interpretatie van het verdrag.

Overige publicaties

Met het oog op de transparantie over de activiteiten van het CDNI voor de betrokken partijen en iedereen die belangstelling heeft voor het CDNI, zijn op de website van het CDNI bovendien de volgende documenten te vinden:

- de door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen aangenomen besluiten,
- de agenda's van de vergaderingen,
- de persberichten en actualiteiten,
- de jaarlijkse rapporten over de evaluatie van de verwijderingsbijdrage en
- het werkprogramma dat telkens voor twee jaar wordt vastgelegd.

COLOFON

Het secretariaat van het CDNI wordt gevoerd door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Medewerkers van het CDNI-secretariaat

Katrin Moosbrugger (uitvoerend secretaris)
Charline Daloze (projectmedewerkster)
Lucie Fahrner (communicatiemedewerkster)
Martine Gerolt (projectassistente)
Pierre Elchinger (projectassistent)
Contact: secretariat@cdni-iwt.org

Vertalingen

Christophe Hener en Laurence Wagner (Frans)
Bettina Achhammer en Pauline de Zinger (Duits)
Harm Diepenbroek en Pauline de Zinger (Nederlands)
Howard Gleave (Engels)

www.cdni-iwt.org

Impressum: december 2020

Bij het opstellen van dit document is er zoveel mogelijk rekening gehouden met het milieu. Er is daarom gekozen voor een sobere digitale opmaak, met pagina's die merendeels in één kleur zijn, met een beperkt aantal foto's en afbeeldingen en een lettertype dat bij het drukken zo min mogelijk inkt vereist. Mocht u dit boekwerkje willen printen, raden wij u aan dat te doen in zwart-wit en te kiezen voor de optie "draft" van uw printer.

Uitgegeven door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR)
2, place de la République - CS 10023 - F-67082 STRASBOURG Cedex
www.ccr-zkr.org - ccnr@ccr-zkr.org
ISBN 979-10-90735-49-1

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

Palais du Rhin

2 place de la République - CS10023

F-67082 Strasbourg Cedex

+33 (0)3 88 52 20 10

secretariat@cdni-iwt.org

www.cdni-iwt.org

