



Algemene Schippers Vereeniging



ONS RECHT NOTRE DROIT



**Aan:** Secretariaat CDNI  
Palais du Rhin  
2, place de la République  
F-67082 Strasbourg cedex  
France

**Betreft:** Oproep aan de Conferentie van Verdragsluitende Partijen.

**Bijlage:** 1. Persmedeling voorjaarszitting CVP.  
2. Nederlandse Staat schendt CDNI-verdrag.  
3. Abonnementensysteem CDNI deel C in Nederland

Wij richten ons tot u, omdat wij onaangenaam verrast zijn door de inhoud van uw persbericht d.d. 18-07-2014 (bijlage 1). Er is namelijk al geruime tijd sprake van uitingen van ontevredenheid over de uitvoering van het CDNI-verdrag vanuit de binnenvaartsector. In uw persbericht komt echter in het geheel niet naar voren dat u, als CVP, daarvan op de hoogte bent. Dat heeft ons verbaasd en wij zien dit schrijven als een noodzakelijke stap om de CVP in te lichten over hetgeen zich afspeelt omtrent het door de landen gesloten verdrag.

Wij constateren dat de CVP onder de maat presteert bij de uitvoering van het CDNI-verdrag. Er schort veel aan de uitvoering van het verdrag waar wij later in deze brief verder op zullen ingaan. Het is de taak van de CVP om problemen bij de correcte uitvoering van het verdrag te constateren en waar nodig handelend op te treden. Wij krijgen geenszins de indruk dat daar sprake van is. Uit het persbericht krijgen wij eerder de indruk dat de CVP uiterst tevreden is met de gang van zaken nu en daarbij voorbijgaat aan wat er in de binnenvaartsector leeft.

Wij zijn van mening dat wanneer de CVP naar behoren zou functioneren de binnenvaartsector klachten in zou kunnen dienen bij de CVP aangaande de uitvoering van het CDNI-verdrag en de klachten tevens serieus in behandeling worden genomen. Ervaring leert echter (de ASV heeft getracht een klacht in te dienen aangaande de uitvoering van deel C in Nederland bij de CCR (bijlage 2), het instituut waar het CDNI-verdrag is ondergebracht) dat er geen fatsoenlijke mogelijkheid is tot het indienen van een klacht.

Er is tevens sprake van onvoldoende overleg vanuit de CVP met de sector waardoor de problematiek kan escaleren, wat in onze ogen de doelen van de principes van het CDNI-verdrag, het verminderen van afval en voorkoming van lozing, niet ten goede komt. De binnenvaart heeft via pers en politiek getracht het bij u, als CVP, onder de aandacht te brengen. De CVP onderneemt echter niks.

Aan de hand van uw persbericht hebben wij de volgende opmerkingen bij de verschillende Uitvoeringsregelingen.

## **Uitvoeringsregeling Deel A.**

Citaat persbericht;

*“De CVP heeft vastgesteld dat het systeem voor de verwijdering van olie- en vethoudend afval goed werkt. Het netwerk voor de afgifte werd uitgebreid, terwijl het tarief van 7,50 € per 1000 l gasolie sinds 1 januari 2011 kon worden gehandhaafd.”*

In de binnenvaart heerst hier grote onvrede over. Het bedrag van € 7,50 wordt ervaren als veel te hoog t.o.v. de geleverde service. Milieuboten hebben het vaak te druk waardoor er wachttijden zijn voor klanten (meer dan een dag komt voor) om afval af te geven. Daar is in de binnenvaart vaak geen tijd voor of het is niet in het vaarschema te passen. Los daarvan is er in grote delen van het toepassingsgebied van het verdrag geen enkele mogelijkheid om het afval af te geven.

Wij begrijpen dan ook niet uw tevredenheid over de werking van het systeem. De dekking is (nog) onvoldoende en de verwijderingsbijdrage wordt als te hoog ervaren, met name door schepen die weinig afval hebben af te geven, maar relatief veel afdragen. Steeds meer schippers geven aan te overwegen de verplichte betalingen te weigeren. Als organisaties roepen wij daar niet toe op, maar kunnen daar wel enig begrip voor opbrengen en voelen ons verplicht de CVP in te lichten.

De ontstane overschotten op de exploitatie van het systeem kunnen eveneens op veel onbegrip rekenen in de binnenvaart, die het de afgelopen jaren zwaar heeft gehad in de economische crisis. Daarbij is geheel onduidelijk waar het verevende geld aan wordt besteed en waar de overschotten aan zullen worden besteed. De publicaties van de CVP geeft daar totaal geen inzicht in, wat het systeem in de zin van “de vervuiler betaalt” ongeloofwaardig maakt.

Wij vragen ons in het algemeen af of de systematiek van één gasolietoeslag in de toekomst nog houdbaar zal zijn, gezien het verminderen van het draagvlak voor de, middels het CDNI-verdrag, opgelegde solidariteit. De CVP dient hiervan al enige tijd op de hoogte te zijn en daar naar te handelen. Uit het persbericht blijkt echter dat de CVP ervan uitgaat dat een verlaging de sector tot tevredenheid moet stemmen.

## **Uitvoeringsregeling deel B.**

Citaat persbericht;

*“De overgangsbepalingen voor de verzameling, afgifte en verwijdering van afval van de lading (deel B) komen aan hun einde op 31 oktober 2014.*

*Om te zorgen voor een goed begrip van de toepasselijke regelgeving en om het uitlopen van de overgangsbepalingen goed te begeleiden, is er een praktijkgerichte gids opgesteld over de omgang met droog en vloeibaar afval van de lading (deel B).”*

Wij zijn van mening dat de praktijkgerichte gids waaraan in uw persbericht wordt gerefereerd rijkelijk laat is. U had o.i. twee jaar geleden al kunnen constateren dat een groot deel van de ladingontvangers nog niet voldoen aan hun verplichtingen uit deel B van de uitvoeringsregeling. Ook na 31 oktober 2014 zullen veel ontvangers nog geen stappen gaan zetten om te gaan voldoen. Schippers zien het al gebeuren dat zij ervoor op gaan draaien dat andere partijen zich niet aan de verplichtingen houden. Het is voor schippers in de praktijk geen optie om ontvangers op hun verplichtingen te wijzen door te blijven liggen bij de losinstallatie totdat het losbedrijf het waswater inneemt.

Dit om de volgende redenen:

- De omloopsnelheid van het schip loopt te ver terug.
- De schipper in het vervolg door de klant geweigerd kan worden.
- De schipper collega's hindert die ook bij desbetreffende losinstallatie moet lossen.
- Er juridische gevolgen kunnen ontstaan voor de schipper (o.b.v. verstoring bedrijfsproces)
- De schipper regelmatig via het cognossement verantwoordelijk wordt gemaakt voor wassen van het ruim en afgifte van het waswater (inclusief de daaruit voortvloeiende kosten)

Daarbij is de inkomstenderving bij het blijven liggen dusdanig dat de schipper zich genoodzaakt ziet op weg te gaan naar de volgende laadplaats en daarmee in wezen gedwongen wordt tot het plegen van een milieudelict (het lozen in het oppervlaktewater) of zelf de kosten van wassen en afvoeren te dragen. Wij vinden dat onwenselijk, maar vanuit het oogpunt van de schipper begrijpelijk.

De bekeuring op basis van de incorrecte losverklaring (los van het illegaal lozen) is voor de schipper € 1.500,- . Dat is een buitenproportioneel bedrag, daar de ontvangers hun verplichtingen niet nakomen en de binnenvaart hen vrijuit zien gaan vanwege gebrekkige handhaving door de overheden.

De binnenvaart ziet de ontvangers vrijuit gaan door de afwezigheid of niet goed functioneren van een meldpunt. Nederland en België hebben dan wel een meldpunt, maar er is er geen connectie tussen signalering en het overgaan tot handhaving op het moment dat dit vereist is (tijdens of direct na lossing van het schip).

### **Uitvoeringsregeling deel C.**

*Citaat persbericht;*

*“De CVP hecht veel waarde aan de voortzetting van de werkzaamheden die in 2012 begonnen zijn en gericht zijn op het in kaart brengen van de inrichtingen voor de inname van “overig scheepsbedrijfsafval” in de zin van deel C van het CDNI.”*

Het lijkt ons dat het in een periode van 2 jaar wel mogelijk had moeten kunnen zijn om als CVP het netwerk in de Verdragsluitende Staten in kaart te brengen. Hoe lang denkt de CVP daar nog voor nodig te hebben, wetende dat de overgangstermijn is verstreken? Wij hopen dat het CVP daar meer urgentie aan gaat geven gezien het rumoer wat ontstaan is omtrent de wijze waarop de Nederlandse Rijkswaterstaat invulling geeft aan deel C. Dat kan de CVP niet ontgaan zijn!?

*Citaat persbericht;*

*“De CVP werd geïnformeerd over de wijzigingen van het vrijwillige abonnement in Nederland voor de afgifte van huisvuil en overig scheepsbedrijfsafval langs de nationale waterwegen, die op 1 juli in werking zijn getreden.”*

*“Het werd bevestigd dat de afgifte van huisvuil bij de binnenhavens nog steeds mogelijk is zonder dat daar een extra betaling voor verlangd wordt.”*

Het abonnementensysteem wat daar is ingevoerd (bijlage 3) is naar onze mening niet bevorderlijk voor het streven van het CDNI-verdrag naar internationale uniformiteit en een dekkend netwerk. Het is voor ons onbegrijpelijk dat de CVP het toestaat dat Nederland, als enige van de Verdragsluitende Staten, op een dergelijke wijze het netwerk van huisvuilcontainers inkrimpt en alleen toegankelijk maakt als er een abonnement van een paar honderd euro wordt afgesloten.

De bevestiging dat in iedere haven in Nederland het huisvuil kan worden ingeleverd zonder bijbetaling is niet geheel correct. In Amsterdam bijvoorbeeld is men aangesloten op het netwerk van de abonnementen en wij hebben de zorg dat of meer havens zich daarbij aansluiten, dan wel havens en particuliere bedrijven gaan de huisvuilservice niet meer aanbieden wat een nog verdere inkrimping van het nu al niet-dekkende netwerk betekent.

Al met al is de binnenvaartsector niet tevreden met de uitvoering van het verdrag en teleurgesteld in de CVP dat die het zover heeft laten komen. Via deze weg eisen wij dan ook van u, als CVP, op korte termijn de volgende stappen;

*Voor Uitvoeringsregeling deel A:*

**Onderzoek naar de mogelijkheden om te komen tot een eerlijkere verhouding tussen de betaalde verwijderingsbijdragen door een schip en de afgifte van oliehoudend afval van dat schip.**

**Het verschaffen van meer openbaar inzicht in de kosten van het systeem om de uitgaven van de landen te kunnen verantwoorden in de sector. De jaarrekening en jaarverslagen van het Nederlandse Nationaal Instituut bieden al enig inzicht, maar nog onvoldoende.**

**Het creëren van meer controle- en toezichtmogelijkheden op het systeem door de binnenvaartsector.**

**Het opzetten van een internationale klachtenprocedure en een orgaan waar klachten kunnen worden ingediend en deze tevens behandeld worden.**

*Voor Uitvoeringsregeling deel B:*

**Verbeteren van de handhaving van de verplichtingen die de ontvangers van lading hebben.**

**De daarmee belaste handhavers erop wijzen dat de schippers niet bekeurd moeten worden voor zaken die voortvloeien uit het niet nakomen van de verplichtingen door andere partijen.**

**Het internationaal opzetten van afdoende, goed functionerende, nationale meldpunten die direct en adequaat actie kunnen ondernemen bij het ontvangen als een melding daarom vraagt.**

**Het opzetten van een internationale klachtenprocedure en een orgaan waar klachten kunnen worden ingediend en deze tevens behandeld worden.**

*Voor Uitvoeringsregeling deel C:*

**De conclusie trekken dat het nationaal invoeren van een abonnementensysteem niet strookt met de doelstellingen en internationale karakter van het CDNI-verdrag en Nederland verzoeken het systeem af te schaffen.**

**Toelaten dat de binnenvaartsector meewerkt aan het in kaart brengen van het netwerk en bijdraagt aan de invulling van de gewenste uniforme financieringswijze.**

**Het opzetten van een internationaal orgaan waar klachten kunnen worden ingediend en deze tevens behandeld worden aan de hand van een vastgelegde klachtenprocedure.**

Wij eisen deze stappen om recht te doen aan het CDNI-verdrag;

*Citaat persbericht.*

*“De regels van het CDNI leggen de nadruk op de afvalpreventie, de verwijdering van het afval door gespecialiseerde ontvangstinrichtingen langs alle vaarwegen, de internationale financiering van deze maatregelen en initiatieven volgens het principe “de vervuiler betaalt” en de controle met betrekking tot de illegale lozingen van het betrokken afval in het oppervlaktewater.”*

De binnenvaartsector heeft de absolute wil om aan de nadrukkelijke doelen van het CDNI-verdrag te voldoen, maar heeft daar de mogelijkheid niet toe door de wijze waarop de uitvoering door de Verdragsluitende Staten op dit moment verloopt.

In afwachting van uw antwoord verblijven wij,

*Sunnida Fluitsma*

ALGEMEENE SCHIPPERS VEREENIGING (ASV)

+ 31 611 88 77 91

<http://www.algemeeneschippersvereniging.nl>

Pascal Roland

Ons Recht - Notre Droit

+32 (0)4/223.28.58

<http://www.onsrecht.org>

*Diana Hulzebos*

Vrouwen In de Binnenvaart In Actie (Vibia)

+31 633 04 00 01

<http://www.vibinactie.nl>

In opdracht:

Ron Breedveld

Algemeene Schippers Vereeniging

+31 653 801 460

.....d.d..... te.....