

**Vlaams afvalbeheersplan voor de binnenvaart
2016-2020**

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Overzicht voornaamste regelgeving.....	4
3. Begripsbepalingen	4
4. Toepassingsgebied.....	5
4.1. Toepassingsgebied CDNI.....	5
4.2. Toepassingsgebied Vlaams afvalbeheersplan.....	6
5. Het CDNI	7
5.1. Algemeen principe van het CDNI.....	7
5.2. Deel A: olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval	7
5.3. Deel B: afval van de lading	9
5.4. Deel C: overig scheepsbedrijfsafval.....	12
6. Handhaving	14
7. Klachtenmanagement.....	16
7.1. Nationaal meldpunt CDNI België	16
7.2. Auteurs Vlaams afvalbeheersplan voor de binnenvaart	17
7.3. Bevoegde diensten in geval van ongewenste lozing of achtergelaten overslagresten	18
7.4. Contactgegevens overige beheerders	18
8. Structureel overleg.....	19
9. Nuttige links	19

1. Inleiding

Dit afvalbeheersplan is opgemaakt in het kader van artikel 5.2.11.4 van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalcringlopen en afvalstoffen (VLAREMA) en geeft uitvoering aan de bepalingen van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). Dit Verdrag is in 1996 in Straatsburg ondertekend door België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland en na ratificatie op 1 november 2009 in werking getreden.¹

Binnenvaartschepen produceren verschillende soorten scheepsafval. Het is van belang om deze afvalstoffen op een correcte wijze af te geven, in te zamelen en te laten verwerken. Het algemene uitgangspunt van het CDNI is dat de vervuiler de kosten hiervoor draagt, zoals verderop in dit afvalbeheersplan ook besproken in het hoofdstuk over het CDNI.

De Vlaamse waterwegbeheerders en havenbesturen voeren duurzaamheid hoog in het vaandel. Een milieuverantwoorde inzameling van afvalstoffen afkomstig van de binnenvaart draagt bij om dit principe van duurzaamheid te kunnen realiseren.

Dit plan heeft betrekking op alle soorten scheepsafval afkomstig van schepen die gebruik maken van de Vlaamse vaarwegen. Net zoals in het CDNI ligt daarbij de nadruk op de organisatie van de afvalafgifte van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, het afval van de lading en het overig scheepsbedrijfsafval. Het plan toont de dichtheid van het inzamelnetwerk aan, lijst de beschikbare ontvangstinrichtingen op en beschrijft het financieringssysteem. De uitwerking gebeurde in overleg met alle betrokken partijen, in het bijzonder de havengebruikers en hun vertegenwoordigers. Waar mogelijk wordt verwezen naar bestaande bronnen zoals de Vlaamse website [binnenvaartservices](#), de website van het [Nationaal instituut ITB](#) of de [internationale website van het CDNI](#). Ook voor het downloaden van specifieke documenten kan men daar terecht.

Dit plan vervangt het vorige afvalbeheersplan (2011-2015) en is opnieuw geldig voor een periode van 5 jaar.

¹ De actuele tekst kan geraadpleegd worden op de website van het CDNI (<http://www.cdni-iwt.org/nl/>).

2. Overzicht voornaamste regelgeving

- Decreet van 9 mei 2008 houdende instemming met het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, aangenomen in Straatsburg op 9 september 1996 door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, alsmede met zijn bijlagen 1 en 2 en de bij bijlage 2 horende aanhangsels I tot en met V.
- Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van de oppervlaktewateren tegen verontreiniging.
- Decreet van 23 december 2011 betreffende het duurzaam beheer van materiaalcringlopen en afvalstoffen (het materialendecreet).
- Besluit van de Vlaamse Regering van 17 februari 2012 tot vaststelling van het Vlaams reglement betreffende het duurzaam beheer van materiaalcringlopen en afvalstoffen (VLAREMA), hoofdstuk V, onderafdeling 5.2.11.

3. Begripsbepalingen

In Art. 1 van het Verdrag worden de meeste begrippen bepaald, die ook in Vlaanderen van toepassing zijn. Enkele begrippen uit het Verdrag worden hieronder verduidelijkt. Andere begrippen, die niet in het Verdrag vermeld worden, worden hieronder ook opgenomen.

- **AEEA:** afgedankte elektrische en elektronische apparatuur;
- **Afval van de lading:** afval en afvalwater, dat in verband met de lading aan boord van het schip ontstaat. Hiertoe behoren niet de restlading en overslagresten;
- **CDNI:** Convention relative à la collecte, au dépôt et à la réception des déchets survenant en navigation rhénane et intérieure. Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en Binnenvaart. Ook aangeduid als het Verdrag;
- **Inname- en verwijderingskosten:** kosten voor het innemen en verwerken van de olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafvalstoffen. Het verwerken van afvalstoffen is het nuttig toepassen of verwijderen van afvalstoffen, conform de bepalingen uit het Materialendecreet en het VLAREMA;
- **Internationaal verevenings- en coördinatieorgaan:** orgaan dat opgericht werd in het kader van het CDNI. Het draagt zorg voor de financiële verevening tussen de nationale instituten met betrekking tot de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Het evalueert ook jaarlijks het financieringssysteem aan de hand van de in de praktijk opgedane ervaringen. Het doet voorstellen voor de aanpassing van de hoogte van de verwijderingsbijdrage aan de kostenontwikkeling en gaat na of het net van ontvangstinrichtingen voldoet;
- **ITB:** Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren v.z.w.;
- **KGA:** klein gevaarlijk afval;
- **Nationaal instituut:** het CDNI bepaalt dat iedere verdragsluitende staat een nationaal instituut moet aanwijzen dat verantwoordelijk is voor de organisatie van het

financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval in eigen land. In België werd het ITB aangeduid als nationaal instituut. De uitvoering van het takenpakket van het nationaal instituut gebeurt in België onder toezicht van een stuurgroep samengesteld uit vertegenwoordigers van het nationaal instituut, de federale staat, de gewesten, de binnenvaartsector en de opdrachtgevers van de ontvangstinrichtingen voor inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval. Deze stuurgroep stelt het huishoudelijk reglement op van het nationaal instituut en bepaalt haar werkwijze. De bedrijfs- en administratiekosten die het ITB draagt als gevolg van de uitvoering van de opdracht van nationaal instituut worden vergoed door de gewesten met uitzondering van de kosten van het internationaal verevenings- en coördinatieorgaan en van de conferentie van verdragsluitende partijen. Deze kosten neemt de federale overheid op zich;

- **Olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval:** afgewerkte olie, bilgewater, en overig olie- en vethoudend afval, zoals afgewerkt vet, gebruikte filters, gebruikte poetslappen, vaten en verpakkingsmateriaal van dit afval. Oliehoudende residuen uit de ladingstanks vallen niet onder deze bepaling;
- **Overig scheepsbedrijfsafval:** huishoudelijk afvalwater, huisvuil, zuiveringslib, slops en klein gevaarlijk afval;
- **OVAM:** Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij;
- **Schip:** een binnenschip, zeeschip of drijvend werktuig; (sleepboten, vlotkranen, bunkerschepen, bilgeboten, e.d. inbegrepen);
- **Vaarwegen:** alle voor de binnenvaart openstaande wateren in het Vlaamse Gewest;

4. Toepassingsgebied

4.1. Toepassingsgebied CDNI

- in België: alle voor de binnenvaart openstaande wateren
- in Nederland: alle voor de binnenvaart openstaande wateren
- in Duitsland: alle voor het openbaar verkeer openstaande binnenvaarwegen, uitgezonderd Duitse gedeelte Bodenmeer en Duits gedeelte Rijn boven Rheinfelden
- in Groothertogdom Luxemburg: Moezel
- in Zwitserland: Rijn tussen Basel en Rheinfelden
- in Frankrijk:
 - voor Deel A: Rijn, gekanaliseerde Moezel tot Metz (km 298,5)
 - voor Deel B en C: Rijn, gekanaliseerde Moezel tot NeuvesMaisons (km 392,45), kanaal Niffer-Mulhouse, het kanaal tussen de sluis van Pont Malin (km 0,0) en de Frans-Belgische grens (km 36,561), het kanaal bestemd voor grote schepen, tussen de sluis van Pont Malin (km 0,0) en de sluis van Mardyck (km 143,075), het kanaal tussen Bauvin (km 0,0) en de Frans-Belgische grens (km 33,850)

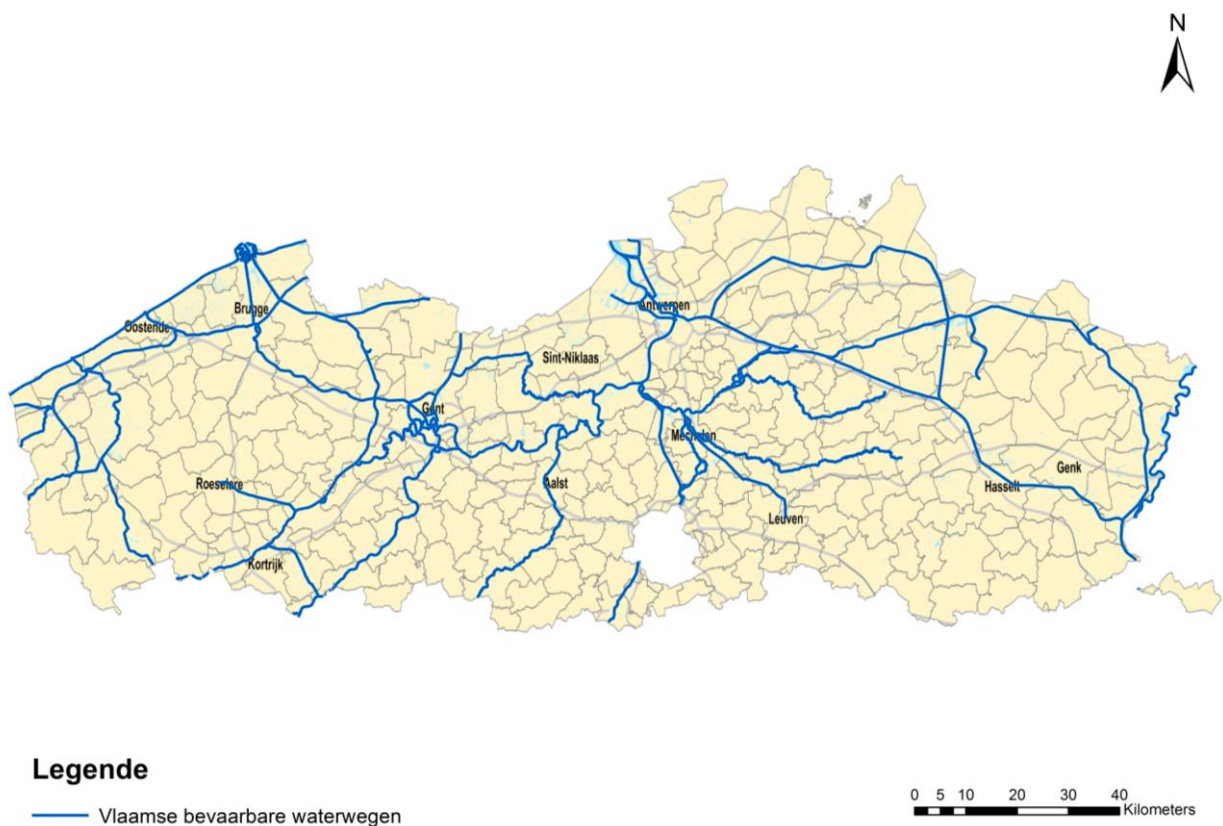
4.2. Toepassingsgebied Vlaams afvalbeheersplan

De bepalingen in dit plan zijn van toepassing op alle binnenschepen die zich bevinden op de vaarwegen, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld.

Vlaanderen heeft vier belangrijke zeehavens (Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende). Zij spelen een belangrijke rol in het in goede banen leiden van de logistiek. De zeehavens zijn als bron van inkomsten en werkgelegenheid van cruciaal belang voor Vlaanderen.

Daarnaast telt Vlaanderen 1.354 km bevaarbare waterwegen, waarvan er 1.037 km worden gebruikt door de beroepsvaart. Dat staat voor één van de dichtste netten van rivieren en kanalen ter wereld. In Vlaanderen worden de waterwegen beheerd en geëxploiteerd door meerdere waterwegbeheerders, die elk een agentschap vormen van de Vlaamse overheid.

Fig. 1 geeft een overzicht van de bevaarbare waterwegen in Vlaanderen.



Figuur 1 Kaart van de Vlaamse bevaarbare waterwegen

5. Het CDNI

5.1. Algemeen principe van het CDNI

Op 1 november 2009 is het Verdrag inzake de Verzameling, Afgifte en Inname van Afval in de Rijn- en Binnenvaart van 9 september 1996 (CDNI) in werking getreden. De meest actuele tekst van het CDNI kan in het Nederlands (en het Frans, Duits en Engels) geraadpleegd worden op www.cdni-iwt.org/nl/documents/. Voornamelijk over deel B werden een aantal veelgestelde vragen (FAQ's) behandeld, waarvan de antwoorden gevonden kunnen worden op www.cdni-iwt.org/nl/faq/.

Het CDNI is door zes landen aangenomen: Luxemburg, Zwitserland, Nederland, België, Duitsland en Frankrijk. Het Verdrag is van toepassing op de hele Rijn en op alle binnenvaarwegen in Duitsland, Nederland en België, op de internationale Moezel in Luxemburg en in Frankrijk.

De uitvoeringsregeling van het Verdrag maakt een onderscheid aan de hand van de herkomst van het afval dat aan boord ontstaat. Tevens worden de specifieke verantwoordelijkheden van de betrokken actoren vastgelegd.

Binnenvaartschepen produceren verschillende soorten scheepsafval. Het is van belang dat dit afval zo veel als mogelijk voorkomen wordt. De behandeling van het afval dat ontstaat dient op een correcte wijze gescheiden, afgegeven, ingezameld en verwerkt te worden. Het algemene uitgangspunt van het CDNI is dat de vervuiler de kosten hiervoor draagt.

Zeeschepen op de binnenwateren in Vlaanderen vallen niet onder deze regelgeving. Zij vallen onder de bepalingen van EU-richtlijn 2000/59/EG.

5.2. Deel A: olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval

5.2.1. Beschrijving CDNI deel A

In deel A van de uitvoeringsregeling van het CDNI wordt de omgang met het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval behandeld. Het betreft in het bijzonder het afval dat in de machinekamer van de schepen bij normale bedrijfsvoering ontstaat: afgewerkte olie, bilgewater, vetten, poetslappen, gebruikte filters, enz.

Afvalinzameling aan boord

Het afval dat aan boord ontstaat, moet gescheiden worden opgeslagen, in daarvoor bestemde recipiënten. Bilgewater dient te worden verzameld in de bilge van de machinekamer. Het is verboden om recipiënten los aan dek te plaatsen en afval te verbranden.

Afgifteprocedure en financieringssysteem

Per land wordt een netwerk van ontvangstinrichtingen tot stand gebracht zodanig dat de scheepvaart zo goed mogelijk kan worden bediend. De kosten voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval worden gedragen door de scheepsexploitant op grond van het principe dat “de vervuiler betaalt”. De hoofdregel is dat het moet gaan om afvalstoffen uit de “normale bedrijfsvoering”. Dit betekent dat bijvoorbeeld hoeveelheden die ontstaan zijn als gevolg van averij niet zondermeer kunnen worden geaccepteerd. Eveneens mag het bilgewater niet vermengd zijn met andere stoffen zoals chemicaliën, koelvloeistof en andere dan deze die normaal in bilgewater voorkomen. In dit

laatste geval wordt het vervuilde bilgewater aangemerkt als niet-oliehoudend KGA en kan het tegen betaling worden afgegeven.

Men past één financieringssysteem toe in alle verdragsluitende landen. Ieder schip betaalt bij bunkering van gasolie een verwijderingsbijdrage, bepaald door het internationaal verevenings- en coördinatieorgaan, opgericht in het kader van het CDNI. De betaling van deze verwijderingsbijdrage geeft recht op afgifte van, volgens een internationaal richtsnoer vastgelegde minimale en maximale hoeveelheden, olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval aan een ontvangstinrichting in een verdragsluitend land naar keuze.

De betaling van die verwijderingsbijdrage gebeurt met behulp van een elektronisch betalingssysteem. In elk land waarin dit betalingssysteem van toepassing is, moet een nationaal instituut zorgen voor de praktische uitvoering ervan. Het elektronisch betalingssysteem is opgebouwd uit twee componenten: de ECO-rekening en de ECO-kaart.

Internationale verevening van de verwijderingsbijdragen

Het nationaal instituut registreert op kwartaalbasis de hoeveelheden olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval ingezameld en verwijderd in alle ontvangstinrichtingen van het land, de kosten voor inzameling en verwijdering van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval, de gebunkerde hoeveelheden gasolie en de geïnde verwijderingsbijdragen in de bunkerstations. Het nationaal instituut rapporteert ieder kwartaal op vastgelegde tijdstippen deze cijfers aan het internationaal verevenings- en coördinatieorgaan ten behoeve van de internationale verevening.

5.2.2. Implementatie deel A in Vlaanderen

Ontvangstinrichtingen

Havenbedrijf Gent, Havenbedrijf Antwerpen en de waterwegbeheerders nv De Scheepvaart en Waterwegen en Zeekanaal NV hebben in samenspraak met de OVAM en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken een netwerk van ontvangstinrichtingen opgezet waarbij aan de binnenvaart de mogelijkheid wordt geboden om zich van zijn olie- en vethoudend scheepsafval te ontdoen. Afhankelijk van de locatie wordt deze inzameling dagelijks of periodiek via bilgeboot, vrachtwagen of vast afvalpark georganiseerd.

Tussen havens/waterwegbeheerders en dienstverlener(s) wordt halfjaarlijks een inzamelfrequentie bepaald die via diverse kanalen aan de binnenvaart gecommuniceerd wordt. Een overzicht van inzamellocaties en - frequenties is terug te vinden op het afvalluik van het Vlaams dienstverleningsplatform voor de binnenvaart (www.binnenvaartservices.be/afvalplatform/kalender.php).

Een afgifte gebeurt bij voorkeur via afspraak en kan eenvoudig worden aangevraagd via het [aanvraagformulier](#), waarna de dienstverlener contact zal opnemen met het schip ter bevestiging van de gevraagde inzameling. Bij afgifte van het olie- en vethoudend afval dienen steeds de ECO-kaart en het olie-afgifteboekje te worden voorgelegd. Bij afgifte van het olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval moet de exploitant van de ontvangstinrichting aantekening maken in een geldig olie-afgifteboekje. Ieder gemotoriseerd binnenschip dient zo'n olie-afgifteboekje aan boord te hebben.

Na het verkrijgen van een nieuw olie-afgifteboekje, moet het voorgaande ten minste zes maanden na de laatste aantekening van afgifte aan boord worden bewaard.

Het olie-afgifteboekje wordt aangekocht in de boekhandel en is slechts geldig na validatie. Validatie of wijzigingen kunnen in Vlaanderen gebeuren bij het [binnenvaartloket](#). Een overzicht van de verkooppunten van het olie-afgifteboekje vindt men terug onder de rubriek [Verkooppunten](#) op de website Beroepsvaart van Waterwegen en Zeekanaal.

Nationaal instituut ITB

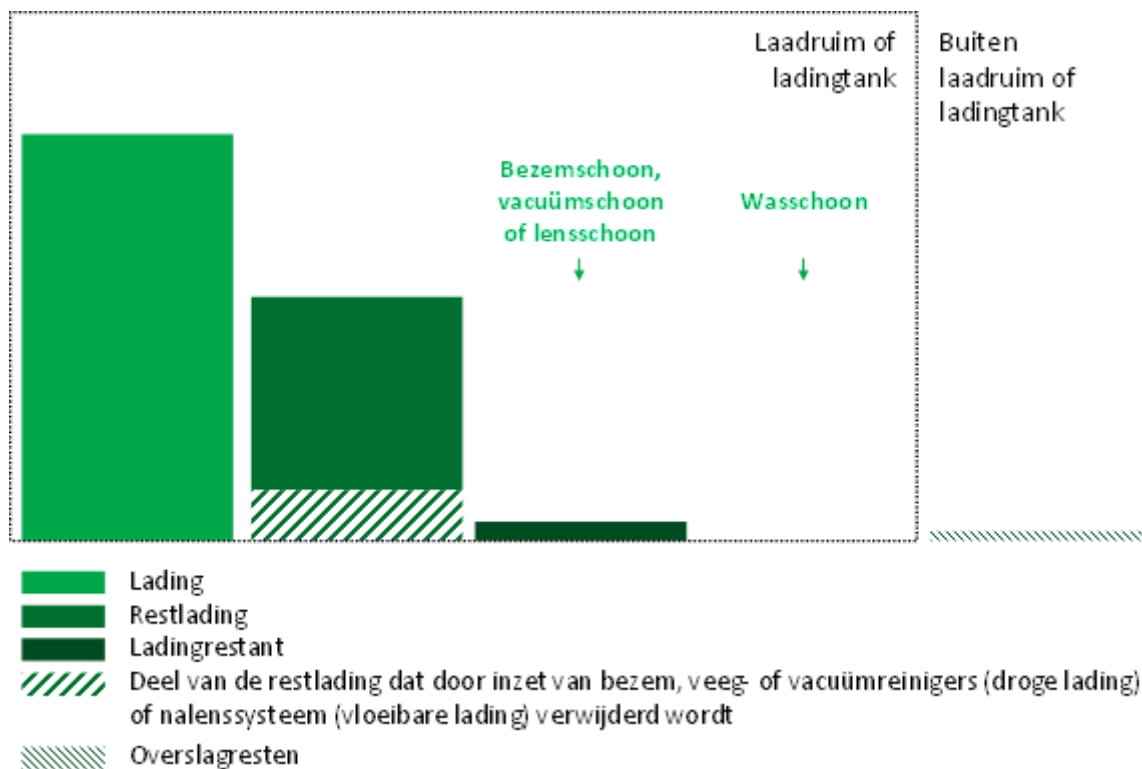
In België treedt het ITB op als nationaal instituut. Een scheepsexploitant kan zich tot het ITB wenden om een [ECO-rekening](#) te openen en ECO-kaarten te bekomen. Alle info hierover, samen met info over de [procedure bij het bunkeren](#) en de verschuldigde verwijderingsbijdrage is raadpleegbaar op de website van het ITB. Het formulier waarmee men een ECO-rekening kan aanvragen kan men ook [downloaden](#) via de website van het ITB.

Bedrijven met meerdere schepen kunnen hun schepen van één ECO-rekening gebruik laten maken. De ECO-kaart zelf is scheepsgebonden.

5.3. Deel B: afval van de lading

5.3.1. Samenvatting CDNI deel B

Bij het laden en lossen van een schip ontstaan er verschillende fracties van de lading, die opgedeeld worden in de categorieën voorgesteld in Fig. 1; lading, restlading en ladingrestant. In deel B van het Verdrag en bijhorende aanhangsels staat beschreven hoe er dient omgegaan te worden met restladingen en afval van de lading die ontstaan bij het laden en lossen van een binnenschip.



Figuur 1 Schematische voorstelling van de fracties van de lading die kunnen ontstaan bij de overslag

Deel B van het CDNI bestaat uit drie hoofdstukken; hoofdstuk V bevat de algemene bepalingen; hoofdstuk VI omschrijft de verplichtingen van de schipper; en hoofdstuk VII beschrijft de verplichtingen van de vervoerder, de verlader, de ladingontvanger en de exploitant van de overslaginstallatie. Op het moment van de publicatie van dit Vlaams afvalbeheersplan, zijn de gesprekken tussen de verdragsluitende partijen om ook bepalingen over ontgassing op te nemen in deel B van het CDNI, ver gevorderd. Momenteel vormt ontgassing geen onderwerp van dit Vlaams afvalbeheersplan.

Hieronder bespreken we kort in grote lijnen de bepalingen van het CDNI. De lezer wordt voor de details verwezen naar de relevante artikelen in de verdragstekst.

Bescherming van de kwaliteit van het oppervlaktewater

In eerste instantie is het Verdrag bedoeld om het ontstaan van afval bij het laden en lossen van binnenschepen en de belasting van het oppervlaktewater met waswater tot een minimum te beperken. Daarom wordt er naar gestreefd om zo weinig mogelijk ladingrestanten en waswater te produceren bij de overslag.

Het Verdrag beschrijft dat alles wat na het lossen van de lading nog verwijderd kan worden bij de inzet van bezem, veeg- of vacuümreinigers (droge lading) of nalenssystemen (vloeibare lading) restlading is en bij de lading dient gevoegd te worden. De ladingrestant is dan datgene dat overblijft na voorgaande en eventueel met het waswater verwijderd kan worden. Ook kunnen er overslagresten ontstaan die zich buiten het laadruim of de ladingtank bevinden. Ook overslagresten behoren zo veel mogelijk aan de lading te worden toegevoegd.

Het is verboden delen van de lading en afval van de lading in de vaarweg te brengen of te lozen. Dit verbod geldt niet voor bepaalde waswaters, met name die waswaters met ladingrestanten van stoffen, waarvan in de stoffenlijst uitdrukkelijk is bepaald dat zij mogen worden geloosd, indien de bepalingen van deze stoffenlijst in acht zijn genomen (Art. 6.01).

Indien stoffen die volgens de stoffenlijst niet in het water mogen worden geloosd, toch vrijkomen of dreigen vrij te komen, moet de schipper onmiddellijk de dichtstbijzijnde bevoegde autoriteit waarschuwen (zie het hoofdstuk klachtenmanagement van dit afvalstoffenbeheersplan). Daarbij moet hij de plaats van het voorval, de hoeveelheid en de aard van de stof zo nauwkeurig mogelijk worden aangeven.

Bewijsstukken om aan te tonen dat het schip volgens een bepaalde standaard werd opgeleverd

Voor iedere lossing binnen het toepassingsgebied van het Verdrag moet een losverklaring worden opgemaakt. De losverklaring dient, in het geval dat er waswater wordt geproduceerd en dit aan een ontvangstinrichting wordt afgegeven, tevens te worden ondertekend door de verantwoordelijke van de ontvangstinrichting. Het afschrift moet tenminste zes maanden aan boord van het schip bewaard worden (Art. 6.03). Bepaalde schepen zijn echter vrijgesteld van de verplichting om een geldige losverklaring aan boord te hebben (Art. 6.03, lid 7).

In het geval dat het schip geen vaste bemanning aan boord heeft, mag de losverklaring voor het schip per uitzondering op een andere plaats worden bewaard. In het geval van schepen

zonder aandrijving (zoals duwbakken) moet de losverklaring bewaard worden op de hoofdzetel van de eigenaar.

Toestand waarin het binnenschip opgeleverd wordt

Binnenschepen zijn na elke lossing verplicht om de laadruimen of ladingtanks na te lossen (Art. 7.04). Dat houdt in dat restlading uit de laadruimen, ladingtanks en leidingsystemen verwijderd moet worden en dat de overslagresten en het verpakkings- en stuw materiaal weggenomen moeten worden. Bij tanks gebeurt dit nalossen met behulp van een nalenssysteem zodat de losstandaard 'nagelensde ladingtank' wordt verkregen en bij laadruimen voor droge lading met bezems en veegmachines of door middel van afzuiging, zodat respectievelijk de losstandaard 'bezemschoon laadruim' of 'vacuümschoon laadruim' verkregen wordt. Per stof werd daarvoor een losstandaard bepaald die terug te vinden is in de stoffenlijst in aanhangsel III van het Verdrag.

Wassen van laadruimen of ladingtanks is niet altijd verplicht. Dit moet volgens het CDNI enkel gebeuren indien het schip goederen heeft vervoerd waarvan de ladingrestanten overeenkomstig de losstandaarden en afgifte- en innamevoorschriften van de stoffenlijst niet met het waswater in het water geloosd mogen worden.

Bij eenheidstransporten moeten de laadruimen of ladingtanks niet nagelost, noch gewassen worden. De schipper moet er wel voor zorgen dat hij een door hem en de opdrachtgever ondertekende losverklaring aan boord heeft.

Verantwoordelijkheden en kosten voor de correcte oplevering van het schip

Bij het lossen van vloeibare lading draagt de verlader de grootste verantwoordelijkheid en bij droge lading de ladingontvanger (Art. 7.04-7.06). Indien één van hen bij het laden of het lossen van het schip gebruik maakt van een overslaginstallatie, gaan hun rechten en verplichtingen over op de exploitant van de overslaginstallatie (Art. 7.08). Let wel, de kosten die daarbij horen blijven ten laste van de verlader of ladingontvanger. Enkel de kosten die samenhangen met het verwijderen van overslagresten zijn ten laste van de exploitant van de overslaginstallatie. Verlader en ladingontvanger kunnen onderling ook een verdeling van hun verplichtingen overeenkomen, zonder dat dit gevolgen mag hebben voor de vervoerder (Art. 7.07).

Bij het opstellen van de vervoersovereenkomst en de vervoersdocumenten moet de verlader de naam en het NSTR-nummer volgens de stoffenlijst vermelden van elke goederensoort die hij voor vervoer heeft aangeboden (Art. 7.09). Indien de verlader een hogere losstandaard dan de losstandaard volgens de stoffenlijst of de beschikbaarstelling na wassen wenst, dan moet dit vooraf in de vervoersovereenkomst worden overeengekomen. Verder moet de verlader - bij het vervoer van vloeibare lading - in de vervoersovereenkomst een ontvangstinrichting toewijzen voor het waswater, dat na het wassen ontstaat, wanneer de overslaginstallatie het waswater niet wenst aan te nemen (Art. 7.05).

Een schriftelijke vervoersovereenkomst is sterk aanbevolen. Vooraf moeten duidelijke afspraken worden gemaakt over deze verantwoordelijkheden.

5.3.2. Implementatie deel B in Vlaanderen

In het Vlaamse Gewest worden de ontvangstinrichtingen voor afval van de lading noch ingericht noch aangeduid door de haven- en waterwegbeheerders. De verdeling van de

verantwoordelijkheden en kosten tussen de verschillende spelers worden duidelijk in het CDNI vastgelegd, waardoor de vrije marktwerking tot de meest kostenefficiënte oplossing leidt.

Een [lijst van geregistreeerde inzamelaars, afvalstoffenhandelaars en –makelaars](#) kan geraadpleegd worden op de website van de OVAM.

Volgens de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van het oppervlaktewater is lozing in Vlaanderen verboden, met uitzondering van onder meer het lozen door schepen van bepaalde waswaters, afkomstig van het reinigen van de eigen ruimten, voor zover voldaan wordt aan de lozingsvoorwaarden in het CDNI en voor wat betreft de uitzonderingen op de losstandaarden voorzien door de havenkapiteinsdiensten binnen de Vlaamse havenbesturen.

Lozen op de riolering, zoals voorgeschreven in kolom 4 van de stoffenlijst, is enkel toegestaan voor zover deze aansluit op een waterzuiveringsinstallatie. In de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge mag waswater niet worden geloosd op de openbare riolering. Deze riolering is immers niet aangesloten op een waterzuiveringsinstallatie.

5.4. Deel C: overig scheepsbedrijfsafval

5.4.1. Samenvatting CDNI deel C

Deel C van het Verdrag heeft betrekking op de afvalsoorten die in de delen A en B niet zijn genoemd en bevatten onder andere slops, KGA en huisvuil. De afvalstoffen van deel C vormen een restgroep van huishoudelijke- en scheepsbedrijfsafvalstoffen ten opzichte van de categorieën van het olie- en vethoudende afval enerzijds en het afval van de lading anderzijds.

Deel C richt zich mede op het verdere afvalbeheer aan boord, waarbij onderscheid gemaakt moet worden tussen vrachtschepen en passagiersschepen.

Financieringssysteem

In het Verdrag wordt bepaald dat:

- voor de inname en verwijdering van huisvuil geen aparte heffingen worden geheven in havens, bij overslaginstallaties en bij ligplaatsen en sluizen;
- de verdragsluitende staten met betrekking tot KGA afgestemde regelingen zullen treffen voor een financieringssysteem, waarin de kosten voor de inname en verwijdering van het genoemde afval, ongeacht of het afval afgegeven wordt, in de haven- of liggelden inbegrepen zijn of het schip op een andere wijze opgelegd worden;
- voor passagiersschepen de kosten voor de inname en verwijdering van huishoudelijk afvalwater en zuiveringsslib en van huisvuil en KGA de schipper afzonderlijk in rekening kunnen worden gebracht;
- de kosten voor de inname en verwijdering van slops de schipper afzonderlijk in rekening gebracht kunnen worden.

Gescheiden afvalinzameling

Het overige scheepsbedrijfsafval dient aan boord zoveel mogelijk per categorie verzameld te worden zodat desbetreffende afvalstoffen gescheiden afgegeven kunnen worden aan de voorziene ontvangstinrichtingen. De exploitant van de ontvangstinrichting moet er bovendien voor zorgen dat het overig scheepsbedrijfsafval ook gescheiden afgegeven kan worden.

Aan land wordt een zodanig netwerk van ontvangstinstallaties tot stand gebracht zodat de scheepvaart zo goed mogelijk kan worden bediend. De verdragsluitende staten zijn verplicht ontvangstinrichtingen voor huisvuil ter beschikking te stellen of ter beschikking te laten stellen:

1. bij de overslaginstallaties of in havens;
2. aan de aanlegplaatsen voor passagiersschepen voor de daar aanleggende passagiersschepen;
3. bij bepaalde ligplaatsen en sluizen voor de doorgaande scheepvaart.

De verdragsluitende staten zijn verplicht in havens ontvangstinrichtingen voor slops en KGA in te richten of te laten inrichten conform de nationale regelingen. Voor desbetreffende scheepsbedrijfsafvalstoffen ontvangt de schipper een verklaring inzake de afgifte overeenkomstig de nationale voorschriften. De exploitanten van passagiersschepen die over zuiveringsinstallaties beschikken die voldoen aan de voorschriften in aanhangsel V van het Verdrag dienen zelf op gepaste wijze te zorgen voor de correcte afgifte van het zuiveringsslib.

5.4.2. Implementatie deel C in Vlaanderen

Algemeen

De afgifte en ontvangst van de overige scheepsbedrijfsafvalstoffen vindt plaats conform de nationale voorschriften. De ontvangstinrichtingen worden op een wijze ingericht zodat scheepsafvalstoffen die omvat zijn in de overige scheepsbedrijfsafvalstoffen, zoveel mogelijk nuttig worden toegepast zodoende om een duurzaam afvalbeheer na te streven.

Langs de waterwegen en in de havens werden op diverse plaatsen ontvangstinrichtingen ingericht voor de afgifte van huisvuil en het overig scheepsbedrijfsafval. Desbetreffende afvalstoffen dienen zoveel mogelijk gesorteerd aangeboden te worden naar de recycleerbare categorieën papier/karton, glas, PMD en een restfractie. In Vlaanderen worden de ontvangstinrichtingen als volgt ingedeeld:

1. Milieustraten:
 - a. Huisvuil zoals restafval, PMD, papier & karton en glas
2. Afvalparken:
 - a. Huisvuil zoals restafval, PMD, papier & karton en glas
 - b. Het overig niet gevaarlijk scheepsbedrijfsafval zoals meertouwen, hout, fenders, ijzer etc.

- c. Het klein gevaarlijk scheepsbedrijfsafval zoals verven, oplosmiddelen, afgedankte elektrische en elektronische apparatuur, lampen etc.

Het netwerk van de ontvangstinstallaties in Vlaanderen is raadpleegbaar op www.binnenvaartservices.be/afvalplatform/locaties.php. Voor de inzameling van slops uit ruimen en tanks dient men zich te wenden tot private [inzamelaars, afvalstoffenhandelaars en –makelaars](#) die door de OVAM worden geregistreerd.

Lozing van huishoudelijk afvalwater

Volgens de Wet van 26 maart 1971 op de bescherming van het oppervlaktewater is lozing in Vlaanderen verboden, met uitzondering van onder meer het lozen van afvalwater uit keukens, eetruimten, wasruimten en bijkeukens, alsmede toiletwater afkomstig van schepen, behalve voor passagiersschepen die toegelaten zijn voor het vervoer van meer dan 50 passagiers en die niet beschikken over een zuiveringsinstallatie conform de voorwaarden van het CDNI.

Hotel- en passagiersschepen

Het lozingsverbod van huishoudelijk afvalwater voor hotel- en passagiersschepen van meer dan 50 passagiers geldt niet voor schepen die beschikken over een toegelaten boordzuiveringsinstallatie conform aanhangsel V van het Verdrag. De exploitanten van deze passagiersschepen dienen zelf op passende wijze te zorgen voor de correcte afgifte van het zuiveringsslib aan een ontvangstinrichting en tegen ontvangstbewijs overeenkomstig de nationale voorschriften.

Hotel- en passagiersschepen dienen zich te wenden tot private [inzamelaars, afvalstoffenhandelaars en –makelaars](#) voor de correcte afgifte van:

1. Huishoudelijk afvalwater (indien aantal slaapplekken of passagiers > 50)
2. Huisvuil (= bedrijfsafvalstof)
3. Zuiveringsslib van boordzuiveringsinstallatie

Afgedankte elektrische en elektronische apparatuur

Schepen die AEEA willen afgeven kunnen dit doen bij ontvangstinrichtingen die door de haven- of waterwegbeheerders werden aangeduid. Voor huishoudelijk AEEA is de afgifte in principe altijd gratis tenzij de ontvangstinrichting niet geregistreerd is als ophaalpunt bij Recupel. Voor professionele AEEA moet dezelfde vergoeding betaald worden als voor KGA. Professioneel AEEA kan tegen directe betaling afgegeven worden aan een door Recupel erkende private ophaler (zie www.recupel.be).

6. Handhaving

De bevoegdheid voor de handhaving van het Verdrag ligt in Vlaanderen bij de volgende partijen:

1. Overeenkomstig het Milieuhandhavingsdecreet en –besluit is de afdeling van de OVAM bevoegd voor het duurzaam beheer van materiaalcringen en afvalstoffen aangesteld als gewestelijke toezichthouder voor het toezicht op de toepassing van het CDNI;

2. Overeenkomstig het Koninklijk besluit Boetecatalogus (8/1/2013) is de federale politie (**scheepvaartpolitie**) bevoegd om overtredingen op deze wet op te sporen en vast te stellen. Dit KB bevat een lijst van 10 mogelijke CDNI-overtredingen waarvoor de bevoegde diensten een onmiddellijke inning kunnen opleggen en/of verbaliseren. Met het BVR van 10 juli 2015 tot wijziging van regelgeving met betrekking tot het mobiliteitsbeleid, de openbare werken, het vervoer en het verkeersveiligheidsbeleid, wat betreft bevoegdheden overgedragen in het kader van de zesde staats hervorming, werden heel wat federale KB's van toepassing verklaard voor het Vlaams gewest. De handhavingstaak van de federale politie m.b.t het CDNI blijft van toepassing. De scheepvaartpolitie kan aan boord van schepen de betaling van de verwijderingsbijdrage en de hoeveelheden verwijderd olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval controleren door de reizen die in de scheepsdocumenten opgetekend werden te vergelijken met de gegevens in de bunkerverklaring.
3. Volgens de wet van 5 mei 1936 (B.S. 8-9 juni 1936) is de havenkapitein als officier van de gerechtelijke politie ook bevoegd om de het CDNI te handhaven;
4. De lokale wetgeving (incl. havenreglementen) moet in acht worden genomen.

De controles kunnen in principe door elke partij apart worden uitgevoerd, maar soms valt te overwegen om in samenwerking met de verschillende actoren een gezamenlijke controle te organiseren.

In Tabel 1 worden de boetes vermeld zoals deze zijn opgenomen in het Koninklijk besluit van 8 januari 2013 - *Koninklijk besluit betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken op het Verdrag inzake de verzameling, de afgifte en de inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, ondertekend te Straatsburg op 9 september 1996 en houdende uitvoering van sommige bepalingen van dit verdrag.*

Tabel 1 Boetes op mogelijke overtredingen op bepalingen uit deel B van het Verdrag zoals bepaald in het Koninklijk besluit van 8 januari 2013

Overtreding	Rechtsgrond	Boete (€)
1) Voeren van een gemotoriseerd schip dat gasolie verbruikt zonder het voorgeschreven olie-afgifteboekje aan boord van het schip te hebben.	Art. 2.03,1	200
2) Niet aan boord bewaren van het voorgaande olie-afgifteboekje gedurende een periode van 6 maanden.	Art. 2.03,1	75
3) Niet verstrekken en overhandigen van een ingevulde losverklaring door de ladingontvanger.	Art. 7.01	200
4) Niet kunnen voorleggen van een geldige losverklaring door de schipper.	Art. 6.03,1	150
5) Het niet aan boord bewaren van de losverklaring(en) gedurende een periode van 6 maanden.	Art. 6.03,1	150

6) Niet beschikken over een ECO-rekening.	Art. 3.03,5a	500
7) Niet voorleggen van een ECO-kaart bij het bunkeren.	Art. 3.03,6b	250
8) Weigering door de scheepsexploitant om een ECO-rekening te openen.	Art. 3.03,4 en Art. 3.03,5	1000
9) Niet betaling, aan één van de nationale instituten, door de scheepsexploitant of diens vertegenwoordiger, van de verwijderingsbijdrage die moet betaald worden in overeenstemming met de gebunkerde hoeveelheid gasolie.	Art. 3.03,3 en Art. 3.03,4	350
10) Het niet aan boord bewaren van de bunkerverklaring met de daaraan gehechte transactiebewijzen gedurende een periode van 12 maanden.	Art. 3.04,2	500

Deel A en deel C van het Verdrag focussen heel sterk op de aan boord geproduceerde scheepsbedrijfsafvalstoffen. Deze bepalingen moeten vooral worden nageleefd door de individuele schipper en diegene die de afvalstoffen ontvangt, de ontvangstinrichtingen. Daarnaast zijn een aantal bepalingen in deel A opgenomen inzake de levering van accijnsvrije gasolie, de betaling van de verwijderingsbijdrage, de bunkerverklaring enz.

Deel B bevat eveneens verplichtingen voor de schipper maar vele verplichtingen komen ten laste van de walzijde, zoals bij de verlader, de ladingontvanger, de exploitant van de overslaginstallatie en de vervoerder.

7. Klachtenmanagement

In geval van calamiteiten, accidentele of illegale lozingen en achtergelaten overslagresten op en rond de waterweg of in de haven, moeten de bevoegde haven- of waterwegbeheerder worden gecontacteerd. Voor het melden van klachten en tekortkomingen van ontvangstinrichtingen, overslaginstallaties of andere partijen kan u terecht bij de desbetreffende beheerders en/of de OVAM.

7.1. Nationaal meldpunt CDNI België

Het Havenbedrijf Antwerpen staat in als nationaal meldpunt voor klachten m.b.t. het CDNI. Wanneer een klacht ontvangen wordt, wordt deze geregistreerd en wordt aan degenen die de klacht heeft ingediend een volgnummer toegekend. Deze procedure wordt ook in Nederland toegepast. Indien een schipper bijvoorbeeld een klacht indient omdat een overslaginstallatie de losverklaring niet heeft afgetekend, kan de schipper bij een controle door vb. de scheepvaartpolitie of Rijkswaterstaat (in Nederland) met dit volgnummer aantonen dat hij dit reeds heeft gemeld. Het Havenbedrijf onderzoekt de klacht en neemt contact op met de betrokken partijen. Op die manier kan gezocht worden naar oplossingen om de voorkomende problemen in de toekomst te vermijden.

ccr@portofantwerp.com

7.2. Auteurs Vlaams afvalbeheersplan voor de binnenvaart

7.2.1. Havenbedrijf Antwerpen nv van publiek recht

Pieter Vandermeeren

+32 3 229 65 64

pieter.vandermeeren@portofantwerp.com

Vincent Van Dyck

+32 3 205 24 03

vincent.vandyck@portofantwerp.com

Entrepotkaai 1

2000 Antwerpen

www.portofantwerp.com

7.2.2. Havenbedrijf Gent nv van publiek recht

Havenkapiteinsdienst

+32 9 251 56 39

kd@havengent.be

John Kennedylaan 32

Haven 3000 A

9042 Gent

www.havengent.be

7.2.3. nv De Scheepvaart

Miek Hasevoets

+32 11 29 84 14

m.hasevoets@descheepvaart.be

Havenstraat 44

3500 Hasselt

www.descheepvaart.be

7.2.4. Waterwegen & Zeekanaal nv

Ben Quintelier

+32 2 553 77 19

ben.quintelier@wenz.be

Oostdijk 110

2830 Willebroek

www.wenz.be

7.2.5. Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij

Team Transport
+32 15 284 284
scheepsafval@ovam.be

Stationstraat 110
2800 Mechelen
www.ovam.be

7.3. Bevoegde diensten in geval van ongewenste lozing of achtergelaten overslagresten

7.3.1. In de havens

De respectievelijke havenkapiteinsdiensten.

7.3.2. Op de waterwegen

Het RIS
River Information Services Vlaanderen
+32 800 30440

7.4. Contactgegevens overige beheerders

7.4.1. Maatschappij van de Brugse Zeehavens nv

Havenkapiteinsdienst
+32 50 54 32 40
harbour.masters.office@mbz.be

Isabellalaan 1
8380 Zeebrugge
www.portofzeebrugge.be

7.4.2. Maritieme Dienstverlening en Kust

Afdeling Kust
+32 59 55 42 11
kust@vlaanderen.be

Vrijhavenstraat 3
8400 Oostende

7.4.3. Departement Mobiliteit en Openbare Werken – Afdeling Maritieme Toegang

Afdeling Maritieme Toegang
+32 3 222 08 25
maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be

Tavernierkaai 3
2000 Antwerpen

7.4.4. Instituut voor het Transport langs de Binnenwateren vzw

+32 2 217 09 67

cdni@itb-info.be

Drukpersstraat 19

1000 Brussel

www.itb-info.be

8. Structureel overleg

Het is noodzakelijk om de goede uitvoering van dit plan op te volgen en waar nodig bij te sturen. Het VLAREMA verplicht de beheerders van de havens en de waterwegen om te voorzien in een voldoende dicht netwerk van ontvangstinrichtingen voor de inzameling van scheepsafval en afval van de lading. De beheerders kunnen daarin zelf voorzien of daarin laten voorzien. De vertegenwoordigers van de havens en waterwegen overleggen hierover samen met vertegenwoordigers van de OVAM, VMM en MOW.

Dit overleg wordt traditioneel georganiseerd naar aanloop van de vergaderingen van de CDNI-werkgroep in Straatsburg. Daarbij komen zowel aspecten van deel A, deel B als deel C aan bod met de nadruk op het gebruik en de uitbating van de ontvangstinrichtingen. Daarbij is het van belang om te streven naar harmonisering binnen Vlaanderen en waar mogelijk naar het hele CDNI-gebied.

Minstens een maal per jaar zal deze groep een evaluatie maken van de werking van het CDNI in Vlaanderen. De resultaten hiervan worden besproken met de binnenvaartsector, met name de havengebruikers of hun vertegenwoordigers.

Indien nodig en afhankelijk van het onderwerp kan dit overleg worden uitgebreid met onder meer vertegenwoordigers van:

- de binnenvaartsector;
- de overslaginstallaties;
- de verladers;
- de ladingontvangers;
- de sector van afvalinzamelaars
- het Nationaal instituut.

Uiteraard kan dit ook op ad hoc basis en op vraag van bovenstaande sectoren.

De vergadering kan alle items die te maken hebben met de goede uitvoering van het Verdrag, zoals financiering, preventie, code van goede praktijken enz. binnen haar bevoegdheden, zoals deze internationaal werden afgesproken, bespreken.

9. Nuttige links

<http://http://www.cdni-iwt.org/>

<http://http://www.cdni-iwt.org/nl/documents/>

<http://www.binnenvaartservices.be>

<http://www.binnenvaartservices.be/afvalplatform/locaties.php>

<http://www.cdni.be/>

http://www.cdni.be/nl/gp_eco-rekening-en-kaart_111.aspx

http://www.cdni.be/nl/gp_formulieren_127.aspx

http://www.cdni.be/nl/gp_terminals_112.aspx

<http://www.cdni-iwt.org/>

<http://www.cdni-iwt.org/nl/faq/>

<http://www.itb-info.be>

<http://www.recupel.be>

<http://www.wenz.be/nl/beroepsvaart/certificatiemeting/Schip/olieafgifteboekje/>

https://services.ovam.be/registratie/pages/publicOrganisatieList.xhtml;jsessionid=5840A957DEEBFDD91B6EC4FF98BA5A2B?dossierType=IHM_AFVAL&showGeschorste=true