



Jaarrapport 2018



Inhoudsopgave

Bestuursverslag	4
1. Inleiding	4
2. Doelstellingen Stichting SAB	4
3. Kerntaken Stichting SAB	4
3.1 Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag	4
3.2 Nationaal Instituut (NI)	5
3.2.1 Afvalbeheerbijdrage	6
3.2.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)	7
3.2.3 Wijze van financiering niet oliehoudend KGA en restafval (deel C)	8
3.3 SAB inzamelnetwerk	9
3.3.1 Afvalregistratiesysteem	10
3.3.2 Europese aanbesteding	10
3.3.3 Bedrijfsafvalstromen	11
3.3.4 Inzameling realisatie 2018 t.o.v. 2017	12
3.4 Controletaak ILT	12
3.5 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten	14
3.5.1 Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten	14
3.5.2 Verbeteren informatie derden	18
3.6 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie	18
4. Juridische borging	19
5. Organisatie SAB is meer dan de stichting	19
5.1 Algehele toezicht	20
5.2 Klankbordgroep	20
5.3 Structuur organisatie SAB	21
5.4 Personele bezetting	21
5.5 SAB kwaliteitsmanagementsysteem	21
5.6 Financiële instrumenten en beleggingsbeleid	22
5.7 Kantoor SAB	22
6. Automatisering binnen SAB	23
6.1 Unieke databank	23
6.2 Veiligheid en privacywetgeving (nieuwe AVG 2018)	23

7.	Ontwikkelingen en toekomst.....	24
7.1	Steeds meer vraag naar “één loket”	24
7.2	Gebruik RFID chip ook in andere landen	25
7.3	Stand van zaken “Digitale vaardocumenten”	25
7.4	Meer mogelijkheden met de bemanningspas.....	26
7.5	Overall beschikking over je vaargegevens.....	26
7.6	Ontwikkeling managementsysteem voor ontgassen	27
7.7	Begroting van de staat van baten en lasten over 2019.....	27
8.	Samengevatte jaarrekening.....	29
8.1	Algemene grondslagen.....	29
8.2	Samengevatte balans per 31 december 2018	30
8.3	Samengevatte staat van baten en lasten over 2018	31
8.4	Controleverklaring van de onafhankelijke accountant.....	32

Bestuursverslag

1. Inleiding

Begin jaren '90 werd onder de paraplu van de Centrale Commissie Rijnvaart te Straatsburg het Scheepsafvalstoffenverdrag ontwikkeld. Dit Verdrag is geïmplementeerd in hoofdstuk 4a van de Binnenvaartwet, het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart en de regeling Scheepsafvalstoffen-Rijn- en binnenvaart. Voor een aantal uitvoeringstaken van dit Verdrag is de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB), in opdracht van het Ministerie van VROM en Verkeer en Waterstaat (nu Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), in 1993 opgericht. De SAB is geen ZBO (zelfstandig bestuursorgaan) of een semi overheidsinstelling, maar functioneert als een zelfstandige stichting (rechtspersoon met een wettelijke taak).

Tot het jaar 2005 werd de controle, afgifte en afhandeling van diverse vaardocumenten voor de binnenvaart door de Rijksverkeersinspectie (nu Inspectie Leefomgeving en Transport) verricht. Per 1 januari 2005 zijn deze uitvoeringshandelingen overgedragen aan de SAB. De naam van de stichting is toen gewijzigd in Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart (SAB).

2. Doelstellingen Stichting SAB

De SAB voert de volgende publiekrechtelijke taken uit:

- Het fungeren als Nederlands Nationaal Instituut (NI) voor het Scheepsafvalstoffenverdrag.
- Het reduceren van afvalstromen en schadelijke emissies van vaar- en werktuigen.
- Het realiseren en onderhouden van een adequaat inzamelnetwerk voor de ontvangst en verdere verwijdering van afval afkomstig uit de binnenvaart.
- Fungeren als aanspreekpunt voor de binnenvaart.
- Het behandelen, controleren en afgeven van vaar- en registratiedocumenten.
- Controle op het innen van de afvalbeheerbijdrage.
- Opstellen van dossiers ten behoeve van het opmaken van een bestuurlijke boete.
- Het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in ruimste zin verband houden en daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

3. Kerntaken Stichting SAB

3.1 *Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag*

Het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart is in 1996 in Straatsburg ondertekend en na ratificatie door alle Verdragstaten op 1 november 2009 van kracht geworden. Toen zijn ook de organen zoals voorzien in dit Verdrag, te weten de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) en het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC), met hun werkzaamheden begonnen. Bij de uitvoering van hun taken worden deze organen bijgestaan door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Het Verdrag is ingevoerd voor het voorkomen van afval alsmede het verzorgen van verzameling, afgifte en inname van scheepsbedrijfsafvalstoffen voor verwerking en verwijdering alsmede ter bescherming van het milieu.

In dit Verdrag is ook geregeld dat de kosten voor verzameling, afgifte, inname en verwijdering van scheepsbedrijfsafval op basis van het beginsel “de vervuiler betaalt” gefinancierd moeten worden. De financiering voor olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A) komt uit een bijzondere heffing van een internationaal vastgestelde bijdrage, gebaseerd op de aan de binnenvaart verkochte hoeveelheid accijnsvrije gasolie.

Organen binnen het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV):



Het Scheepsafvalstoffenverdrag (SAV) kent drie delen:

- Deel A - verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.
- Deel B - verzameling, afgifte en inname van afval van de lading.
- Deel C - verzameling, afgifte en inname van overig scheepsbedrijfsafval.

3.2 Nationaal Instituut (NI)

Met ingang van 1 januari 2011 is deel A van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag van kracht geworden. In dit deel van het Scheepsafvalstoffenverdrag is de organisatie en financiering van de verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval geregeld.

In dit Verdrag heeft elke Verdragsluitende Staat de verplichting om een Nationaal Instituut (NI) aan te wijzen. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft met ingang van 1 januari 2011 de SAB officieel aangewezen als Nationaal Instituut.

Het Nationaal Instituut is verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval overeenkomstig de vastgestelde bepalingen van de Uitvoeringsregeling deel A van het Verdrag.

3.2.1 Afvalbeheerbijdrage

De financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval geschiedt door middel van een afvalbeheerbijdrage (verwijderingsbijdrage). Exploitanten van binnenvaartschepen dienen bij het bunkeren van accijnsvrije gasolie een afvalbeheerbijdrage te voldoen. De afvalbeheersbijdrage bedraagt in 2018 € 7,50 per m³ (1.000 liter) gebunkerde gasolie. Voor het innen van de afvalbeheerbijdrage is het SPE CDNI-betaal-systeem ontwikkeld en aan de Nationaal Instituten ter beschikking gesteld.

Om te kunnen deelnemen aan het SPE CDNI-betaalsysteem dient een scheepseigenaar een ecorekening te openen bij een Nationaal Instituut naar keuze en zijn schepen te voorzien van een ecokaart. Daarnaast zijn relevante bunkerbedrijven door de Nationaal Instituten voorzien van op het SPE CDNI-betaalsysteem afgestemde betaalterminals. De ecokaart van de scheepseigenaar is gekoppeld aan een ecorekening en een vaartuig. Na het bunkeren wordt middels de betaalterminal bij het bunkerbedrijf de transactie digitaal geregistreerd en vindt afwaardering van de ecorekening plaats. Ecorekeninghouders zijn verplicht om hun afvalbeheerbijdrage te voldoen.

Bunkerbedrijven dienen transacties te melden, waarbij om welke reden dan ook, geen afwaardering van een ecorekening heeft plaatsgevonden. Per 31 december 2018 hebben scheepseigenaren uit binnen- en buitenland bij het Nederlands Nationaal Instituut 6.219 ecorekeningen geopend. Per 31 december 2017 waren dit er 6.010. In 2018 bedraagt de afvalbeheerbijdrage van de bij de SAB aangesloten ecorekeninghouders €6.543.605,-.

Uitvoering nieuwe contract SPE-CDNI

In 2012 heeft de SAB de Ecokaart voorzien van een RFID-chip. Met deze chip kunnen diverse diensten voor de binnenvaart worden aangeboden, zoals de betaling voor walstroom, havengelden, drinkwater en dergelijke. Tevens is gebleken dat het afrekenen van de afvalbeheersbijdrage door middel van de magneetstrip in de betaalterminal, zeer vaak storingen oplevert. De magneetstrip is zeer snel beschadigd of onbruikbaar. De Ecokaarten moeten zeer vaak vervangen worden, hetgeen hoge kosten veroorzaakt.

Deze ervaringen zijn in het nieuwe contract voor het SPE-CDNI systeem (april 2017) meegenomen. In 2019 zal er een nieuwe Ecokaart met een geïntegreerde RFID-chip, aan de Ecorekeninghouders worden verstrekt. De chip kan dan gebruikt worden voor het contactloos betalen van de afvalbeheersbijdrage en voor de andere diensten zoals de betaling van walstroom, havengelden, drinkwater en dergelijke.

Om contactloos betalen mogelijk te maken, zijn de Nationaal Instituten in 2018 begonnen met het omwisselen van de oude betaalterminals voor nieuwe betaalterminals. In Nederland worden er totaal 204 betaalterminals omgewisseld. Een deel in 2018 en een deel in 2019.

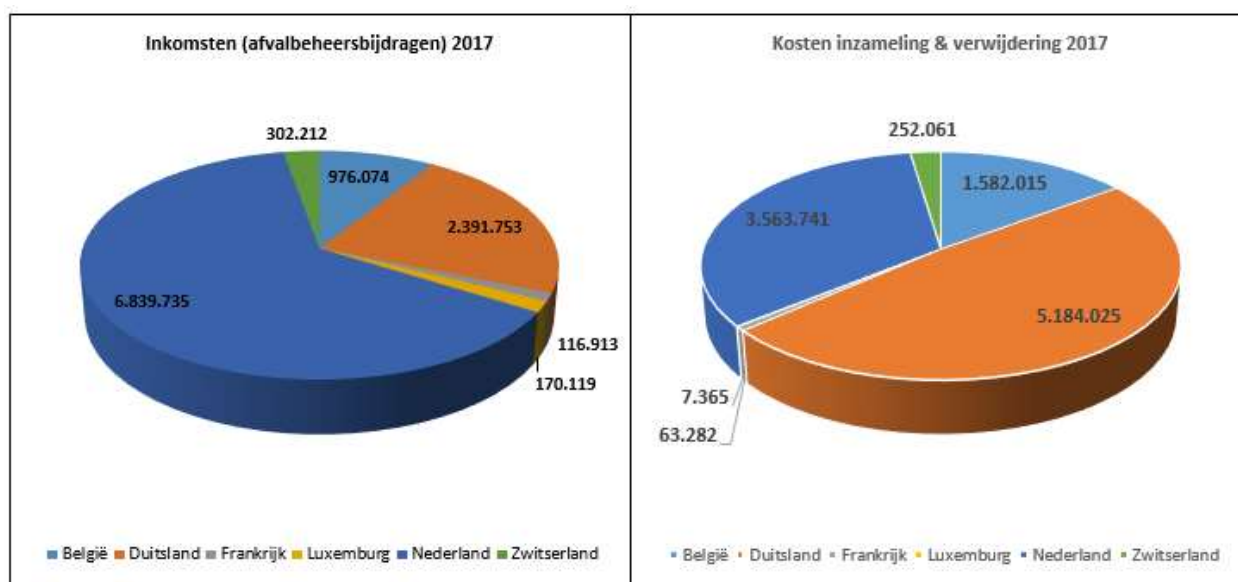
Jaarrapport 2018

3.2.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)

Geïnde afvalbeheerbijdragen en kosten lopen per verdragsstaat sterk uiteen, maar uiteindelijk dienen de gezamenlijk gegenereerde inkomsten (afvalbeheerbijdragen) te worden verrekend met de gezamenlijke kosten van inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Per kwartaal geven alle Nationaal Instituten de geïnde afvalbeheerbijdragen en de met de inname en verwijdering van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen gepaarde gaande kosten aan het IVC door, waarna het IVC zorg draagt voor de verevening (verdeling) tussen de Nationaal Instituten van inkomsten en kosten. Dit overeenkomstig de daartoe in het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen formule.

Volgens opgave van het IVC bedragen in 2017 de inkomsten respectievelijk kosten van het internationale financieringssysteem:



Op basis van deze gegevens zijn de inkomsten en uitgaven van 2017 als volgt verevend:

Definitieve verevening 2017 (op grond van besluit CVP d.d. 13 december 2018)	Xn geïnde bijdrage	Cn verevenings- bedrag	Totaal uit bijdrage	Zn kosten inz. verwijdering	verevenings- verschil
Nationaal Instituut België	976.074	627.374	1.603.448	1.582.015	- 21.433
Nationaal Instituut Duitsland	2.391.753	2.862.504	5.254.257	5.184.025	- 70.232
Nationaal Instituut Frankrijk	116.913	- 52.774	64.139	63.282	- 857
Nationaal Instituut Luxemburg	170.119	- 162.654	7.465	7.365	- 100
Nationaal Instituut Nederland	6.839.735	- 3.227.714	3.612.021	3.563.741	- 48.280
Nationaal Instituut Zwitserland	302.212	- 46.736	255.476	252.061	- 3.415
TOTAAL	TOTxn 10.796.806	-	10.796.806	TOTzn 10.652.489	- 144.317

Jaarrapport 2018

NB: De definitieve gegevens (inkomsten/kosten/verevening) van alle landen over boekjaar 2018 zullen medio november 2019 beschikbaar zijn.

Over de periode 2011 t/m 2017 bedraagt het gecumuleerde overschot van alle landen tezamen € 4.749.081,-.

Verwachting komende jaren

De SAB heeft, als Nationaal Instituut, in het Internationale Verevenings- en Coördinatieoverleg (IVC) van november 2017 aangegeven dat de kosten voor het inzamelen van olie- en vethoudend afval in de navolgende jaren zullen stijgen en dat tekorten niet zijn uit te sluiten. In 2018 zien we wederom dat de kosten blijven stijgen en dat voor een tweede jaar, de inkomsten onvoldoende zijn om de kosten voldoende te dekken. Naar aanleiding van deze ontwikkelingen heeft de vergadering van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) besloten om de afvalbeheersbijdrage voor 2019 niet te verhogen. De CVP heeft tevens besloten dat in december 2019, een hoorzitting met het bedrijfsleven en een ronde tafel bijeenkomst in het voorjaar van 2020 worden gehouden, met als doel een oplossing te zoeken om de kosten ten opzichte van de inkomsten beheersbaar te houden.

3.2.3 Wijze van financiering niet oliehoudend KGA en restafval (deel C)

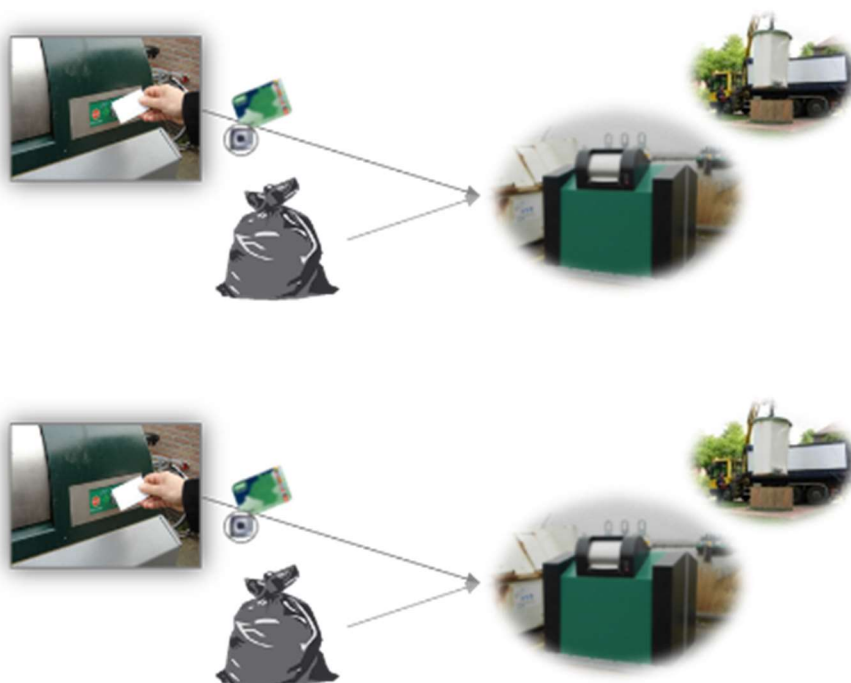
Vanwege het in het Scheepsafvalstoffenverdrag aangegeven beginsel “de vervuiler betaalt” is er vanaf 1 november 2013 een wijziging gekomen in de wijze van financiering, voor de kosten van inzameling en verwijdering van niet olie- en vethoudend Klein Gevaarlijk Afval (KGA) en overig scheepsbedrijfsafval.

De SAB heeft in opdracht van en in overleg met Rijkswaterstaat een abonnementensysteem ontwikkeld, waarbij de kosten voor inzameling en verwijdering door de ontdoener worden voldaan en waarmee recht wordt gedaan aan het principe dat de vervuiler ook daadwerkelijk betaalt.

Per 1 november 2013 zijn alle open afvalcontainers in opdracht van Rijkswaterstaat vervangen door een gesloten systeem. De met de aanschaf van deze (35) SAB-afvalcontainers gepaard gaande kosten, zijn eenmalig betaald door opdrachtgever Rijkswaterstaat.

Bij herinvesteringen dient de SAB zelf te kunnen voorzien in de met aanschaffingen gepaard gaande kosten. In de jaarrekening 2018 benoemde bestemmingsreserve heeft betrekking op de toekomstige aanschaf c.q. vervanging van de afvalcontainers.

Deze afvalcontainers zijn alleen door ontdoeners te openen door gebruik te maken van de Ecokaart dan wel de SAB-kaart (welke voorzien is van een chip), indien er een abonnement is afgesloten voor de afgifte van niet olie- en vethoudend bedrijfsafval.



Het scheiden van afval wordt door de SAB en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gezien als een belangrijke zaak. Naast dat dit een positief voordeel is voor het milieu kan dit ook een kostenbesparing opleveren. Naar aanleiding daarvan zijn er in 2014, op de plaatsen waar het meeste afval wordt afgegeven, extra containers geplaatst die bestemd zijn voor plastic en glas. Deze containers zijn door abonnementhouders, maar ook door niet-abonnementhouders te openen.

In 2018 zijn de gesloten restafvalcontainers voorzien van nieuwe elektronica voor het uitlezen van de chip en uitgerust met een actieve vulgraadmetering door middel van sensoren in de containers. Met deze nieuwe en betrouwbare vulgraadmetering, kan er efficiënter geledigd worden door de inzamelaar.

Een overzicht van alle geplaatste SAB-afvalcontainers in Nederland is terug te vinden op de website van de SAB (www.sabni.nl/afval/containers), in de SAB app en op de website van het CDNI (www.cdni-iwt.org). In de SAB app en op de website is tevens te zien wat de vullingsgraad van de afvalcontainer op dat moment is hetgeen onnodig afmeren kan voorkomen.

In 2018 is binnen het SAB-inzamelnetwerk 33.967 kg (2017 – 37.187 kg) niet oliehoudend KGA en 152.371 kg (2017 – 151.137kg) overige bedrijfsafval afgegeven.

3.3 SAB inzamelnetwerk

Binnen het Scheepsafvalstoffenverdrag heeft een Verdragsluitende Staat de verplichting om op de vaarwegen een voldoende dicht netwerk van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichten en dit internationaal af te stemmen.

In Nederland heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de SAB aangewezen om dit netwerk voor deel A van het verdrag op te zetten, voor deel C te exploiteren, af te stemmen en daarmee daadwerkelijk uitvoering te geven aan de inzameling en verwijdering van in de delen A en C van het verdrag genoemde afvalstoffen.

De SAB inzamelnetwerk bestaat uit de volgende percelen:

- | | |
|---------------------------|--|
| - Perceel 1 | Noord-Nederland |
| - Perceel 2 | Amsterdam & IJmuiden |
| - Perceel 3 | Rotterdam |
| - Perceel 4 | Vlissingen & Terneuzen |
| - Perceel 5 | Drechtsteden, Noord-Brabant en Werkendam |
| - Perceel 6 | Nijmegen & Lobith |
| - Perceel 7 | Maasbracht |
| - Perceel 8 | Volkerak Zuidzijde |
| - Perceel ARK | Depot Nieuwegein |
| - Perceel mobiel | Mobiele inzameling via truck/vacuümwagen |
| - Perceel afvalcontainers | Geheel Nederland |

De inzameling geschiedt in perceel 1 t/m 8 via milieuboten. Het perceel ARK is een wallocatie.

3.3.1 Afvalregistratiesysteem

Na lancering in 2016 van het nieuwe afvalregistratiesysteem voor de inzamelaars, genaamd Afvalrap, kan in 2017 worden vastgesteld dat voor diverse partijen (SAB, inzamelaars en ontdoeners) dit systeem grote voordelen oplevert, zoals vermindering van administratieve lasten, directe beschikbaarheid van informatie van/voor ontdoeners en scherpere controlemogelijkheden.

Naar aanleiding van presentaties en voorstellen van de SAB aan de Nationale instituten van de overige Rijnsoeverstaten, is in 2018 het voorstel van de SAB verder uitgewerkt. Hierin is geconcludeerd dat niet alleen een internationaal afvalrapportagesysteem kan worden gecreëerd, maar dat dit tevens in de toekomst kan leiden tot een digitaal olieafgifteboekje.

In 2019 zal een daadwerkelijk voorstel met een beoogd budget worden gedaan aan de CVP. Het nieuwe internationale afvalrapportagesysteem zou dan, na goedkeuring, in de loop van 2019 kunnen worden gebouwd.

Op dit moment heeft de ontdoener binnen Nederland nog steeds de mogelijkheid om zijn overzichten in te kunnen zien via www.mijn-sab.nl.

3.3.2 Europese aanbesteding

Vanwege de met de inzameling en verwijdering van afvalstoffen gepaard gaande bedragen en de financiering, die grotendeels vanuit publieke middelen wordt gedaan, dient de SAB deze werkzaamheden via een Europese aanbestedingsprocedure te gunnen aan inzamelaars.

Jaarrapport 2018

Met ingang van 1 januari 2017 zijn, na inschrijving en goedkeuring, de percelen gegund aan:

- Perceel 1 MAIN B.V.
- Perceel 2 Marpol Services B.V.
- Perceel 3 Nature International Slop Disposal B.V.
- Perceel 4 Martens Havenontvangstinstallatie Vlissingen B.V.
- Perceel 5 MAIN B.V.
- Perceel 6 MAIN B.V.
- Perceel 7 Labee & Vrolijk B.V.
- Perceel 8 Marpol Services B.V. (overname van perceel per 1 januari 2018)

De contracten zijn afgesloten per 1 januari 2017 en hebben een looptijd van 3 jaar (tot en met 31 december 2019) met een mogelijke optie tot verlenging van 3 keer 1 jaar.

3.3.3 Bedrijfsafvalstromen

Op grond van het Scheepsafvalstoffenverdrag worden binnen het SAB-inzamelnetwerk de volgende soorten afvalstoffen ingezameld:

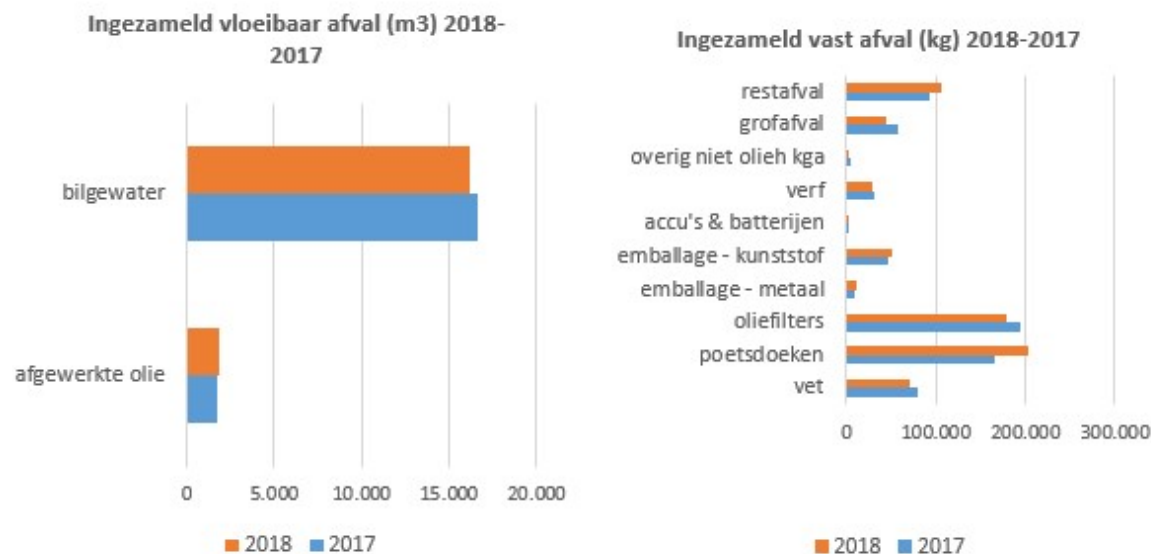
- afgewerkte olie
- bilgewater
- schroefas- / smeervet
- vast oliehoudend KGA – poetsdoeken & oliefilters
- emballage (metaal & kunststof)

Een abbonementhouder van deel C kan bovendien (op basis van daartoe afgesloten abonnementen) de volgende afvalstromen afgeven:

- niet olie – en vethoudend KGA (bijvoorbeeld verfblikken, koelvloeistof en accu's)
- overige bedrijfsafval
- grof vuil (bijvoorbeeld koelkasten, bankstellen en touwen)
- glas
- plastic
- papier

Jaarrapport 2018

3.3.4 Inzameling realisatie 2018 t.o.v. 2017



3.4 Controletaak ILT

In het Scheepsafvalstoffenbesluit zijn enkele controletaken toegewezen aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). In opdracht van ILT controleert de SAB de rechtmatigheid van het (niet) voldoen van de afvalbeheerbijdrage.

Bunkerbedrijven dienen aan de SAB alle bunkertransacties te melden waarbij geen afwaardering van een ecorekening heeft plaatsgevonden. Hiervoor is een digitale, webbased applicatie ontwikkeld (DiRap) die ter beschikking gesteld is aan de bunkerbedrijven.

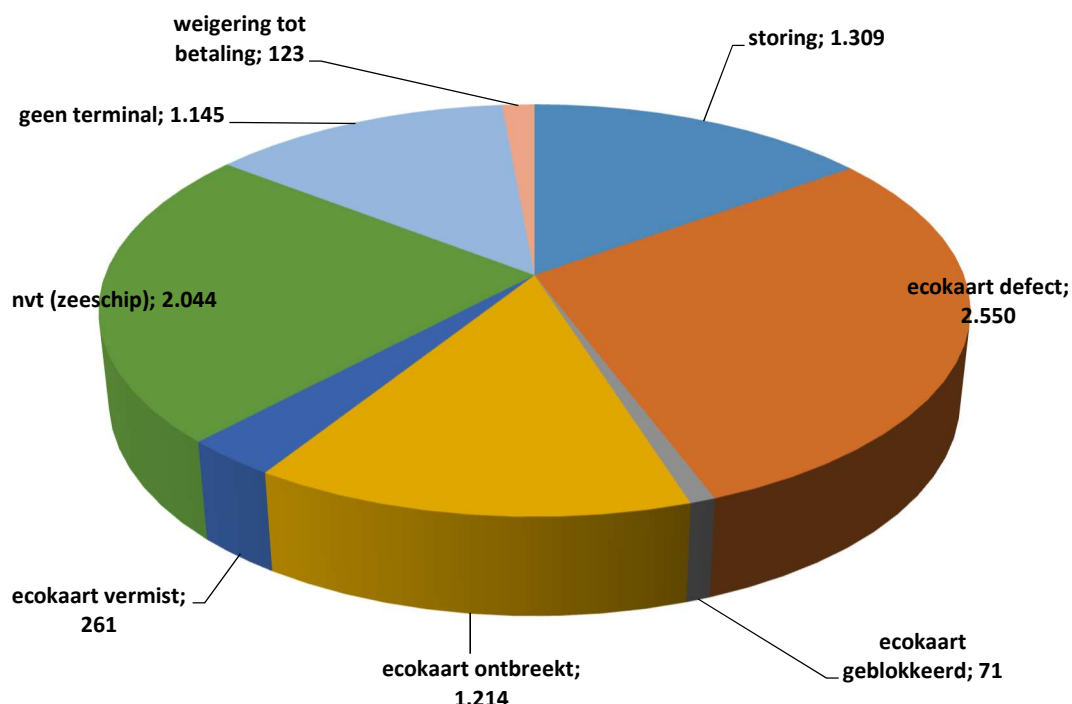
In 2018 hebben bunkerbedrijven 90.837 transacties (2017 – 93.065) via de betaalterminals verwerkt.

Daarnaast hebben de bunkerbedrijven 8.717 meldingen (2017 – 12.040) via het digitale systeem “DiRap” gemeld. Dit zijn meldingen waarbij geen transacties hebben plaatsgevonden via de betaalterminals.

De “Controletaak ILT” omvat het uitzoeken en verwerken van deze meldingen. De afhandeling van de meldingen is afhankelijk van de feitelijke oorzaak van het niet betalen van de afvalbeheerbijdrage.

Overzicht “DiRap” meldingen:

in 2018 gemelde bunkertransacties



Bij vermeende overtreding (niet betalen van de afvalbeheerbijdrage) wordt betrokkene via een beschikking (kennisgeving van overtreding) in de gelegenheid gesteld om alsnog de verplichte afvalbeheerbijdrage te voldoen. Er zijn in 2018, 199 beschikkingen verstuurd (2017 – 293). Indien deze beschikking niet op tijd wordt betaald, wordt er een aanmaning verstuurd. In 2018 zijn er 65 aanmaningen verstuurd (2017 – 81).

Zo nodig worden incassomaatregelen getroffen en/of wordt het dossier ter handhaving overgedragen aan de ILT. Van deze meldingen zijn in 2018 totaal 42 dossiers (2017 – 84), voor het instellen van een bestuurlijke boete, opgemaakt door ILT.

In het verleden is afgesproken, om de kosten te verminderen, dat bunkerbedrijven die op jaarbasis weinig tot geen bunkertransacties hebben, niet te voorzien van een betaalterminal. De transacties worden dan via het DiRap-systeem gemeld. De afvalbeheerbijdrage wordt na binnenkomst van de melding afgeschreven van de Ecorekening.

In 2018 heeft de ILT controles uitgevoerd bij diverse bunkerstations. Bij deze controles kwam naar voren dat de bunkerstations die niet in het bezit waren van een betaalterminal, niet altijd naar behoren via DiRap hun verrichte handelingen doorgaven.

Jaarrapport 2018

Zoals eerder is gemeld zijn de betaalterminals vervangen door nieuwe exemplaren. Bij deze vervanging heeft de SAB, de bunkerstations die nog geen betaalterminal hadden, ook voorzien van een betaalterminal.

Zeeschepen vallen buiten het Scheepsafvalstoffenverdrag. Omdat er bij deze bunkertransacties geen afwaardering van de Ecorekening plaatsvindt, worden ook deze transacties, 2044 in 2018 (2017 – 4.693) via het DiRap-systeem gemeld.

Om het controleproces verder te optimaliseren en te digitaliseren is er in 2018 opdracht gegeven voor het ontwikkelen van een nieuw beschikkings- en aanmaningsstelsel (BAS). In het BAS-systeem zullen vele handelingen geautomatiseerd worden om fouten te voorkomen en de registratie van de beschikkings- en aanmanningsprocessen te verbeteren. Naar verwachting zal het BAS-systeem in het eerste kwartaal van 2019 in gebruik worden genomen.

3.5 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten

De SAB geeft, onder verantwoording van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat c.q. Inspecteur Generaal van Inspectie Leefomgeving en Transport, dienstboekjes, olieafgifteboekjes, en vaartijdenboeken af. Daarnaast worden ook vaartijdverklaringen, welke benodigd zijn voor het verkrijgen van een Rijnpatent, groot vaarbewijs, praktijkdiploma matroos of schipper, aantonen van ervaring voor een type C, G of LNG tankschip in kader van het ADN en veiligheidstrainingenboekjes (voor de passagiersvaart), afgegeven. In november 2017 is de taak voor het tellen van vaartijd voor werknemers in de binnenvaart die niet dienstboek-plichtig zijn, maar wel voldoende vaartijd hebben gemaakt voor het behalen van het Groot Vaarbewijs, overgeheveld van het CBR naar de SAB.

3.5.1 Verrijken van vaar- en registratiedocumenten

Voor het verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten kunnen belanghebbenden de aanvraag fysiek (in persoon) doen ten kantore van de SAB bij de balie, via de SAB-webshop of per post. Een aanvraag kan in behandeling worden genomen indien alle noodzakelijke aanvraagbescheiden door de SAB zijn ontvangen. Bij iedere aanvraag dient de SAB te beschikken over de originele vaardocumenten.

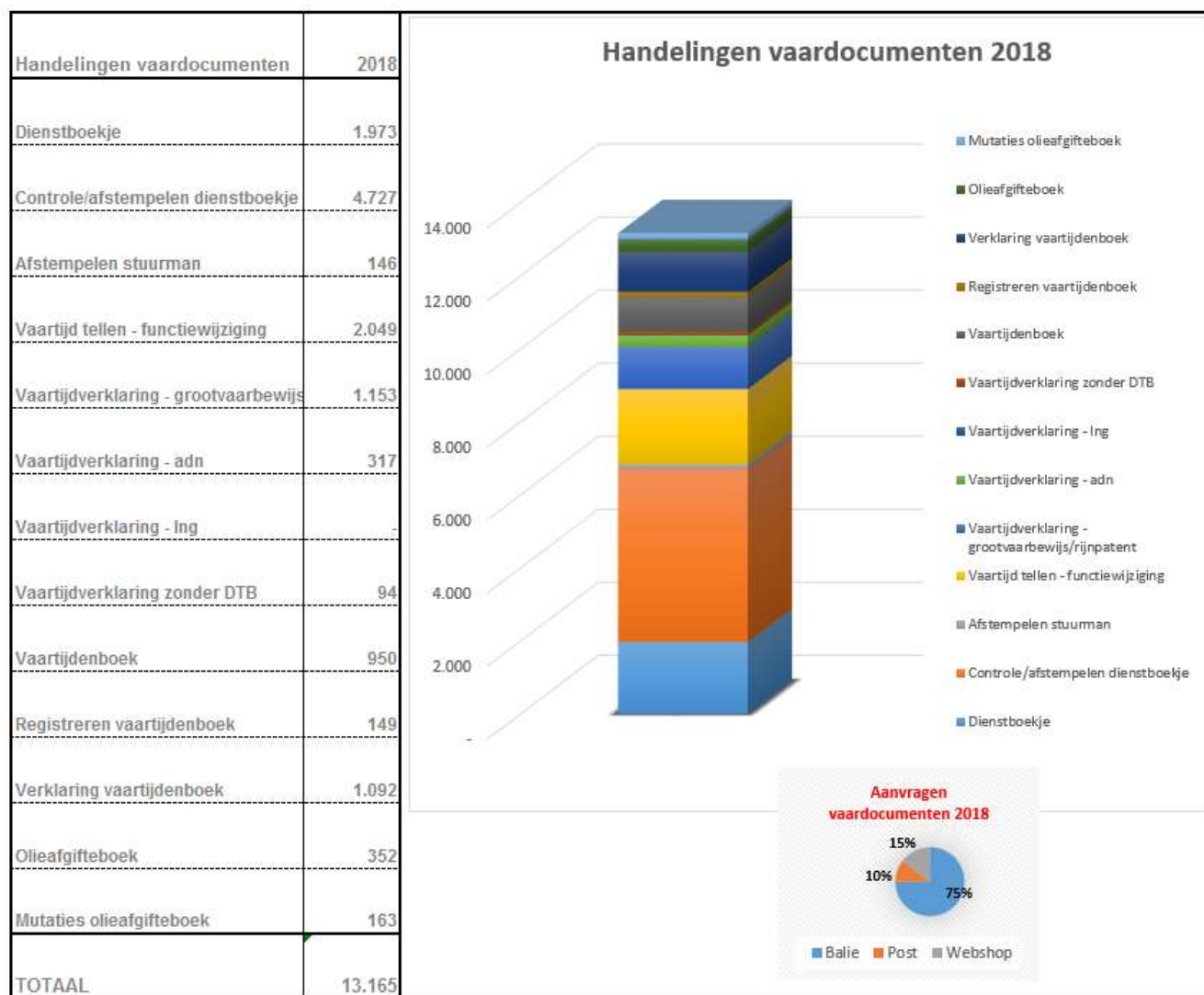
In 2013 is de webshop online gegaan, waarin diverse aanvraagbescheiden digitaal geüpload kunnen worden. Deze digitalisering zorgt voor tijd en kostenbesparing voor de klant. De SAB heeft deze mogelijkheid op verschillende wijze extra onder de aandacht gebracht bij haar klanten. Dit resulteert echter niet tot grote verschuivingen in de wijze van aanvragen. Het obstakel blijft dat er nog geen digitale oplossing is voor de originele vaardocumenten. Deze dienen nog altijd per post opgestuurd te worden of te worden afgegeven aan de balie.

De SAB zal deze mogelijkheid toch blijven promoten, omdat dit wel degelijk grote voordelen voor de klant en voor de SAB oplevert met betrekking tot de kosten en tijdswinst.

In 2018 zijn 75% (2017 – 75%) van de aanvragen via de balie afgehandeld, 15% via de webshop (2017 – 10%) en 10% per post (2017 – 12%).

Jaarrapport 2018

In 2018 zijn er 13.165 vaar- en registratiedocumenten afgegeven (2017 - 12.556):



Jaarrapport 2018

Afgifte dienstboekjes in 2018 op nationaliteit aanvrager:

Nationaliteit	Aantal
Amerikaans burger	1
Australische	2
Belgische	9
Brits burger	8
Bulgaarse	4
Burger van de Bondsrepubliek Duitsland	22
Eritrese	2
Estische	1
Filipijnse	95
Finse	2
Franse	4
Georgische	1
Ghanese	1
Hongaarse	4
Ierse	1
Indonesische	1
Iraakse	1
Iraanse	2
Italiaanse	2
Kaapverdische	5
Kroatische	1
Letse	109

Nationaliteit	Aantal
Litouwse	1
Maleisische	1
Nederland	1557
Noorse	2
Oekraïense	4
Oostenrijkse	2
Poolse	25
Portugese	7
Roemeense	33
Sloveense	1
Slowaakse	13
Spaanse	6
Staatloos	2
Surinaamse	1
Syrische	28
Tsjechische	6
Tunesische	1
Turkse	2
Zwitserse	1
Onbekend*	2
* volgens paspoort geboorteland onbekend	
Totaal	1973

Jaarrapport 2018

Functiewijzigingen in het dienstboekje in 2018:

Functiewijzigingen Internationaal	2017	2018
Deksman	1255	1273
Lichtmatroos	618	787
Machinist	16	12
Matroos	699	732
Matroos-motordrijver	11	Functie vervallen
Stuurman	487	389
Stuurman-machinist	2	0
Volmatroos	444	435
Totaal	3532	3628

Functiewijzigingen Nationaal	2017	2018
Deksman	1200	1234
Eerste machinist veerboot	1	0
Lichtmatroos	544	700
Machinist	19	18
Matroos	603	614
Matroos veerboot	6	7
Matroos-motordrijver	13	Functie vervallen
Stuurman	459	366
Stuurman-machinist	1	0
Tweede machinist veerboot	0	0
Volmatroos	395	402
Totaal	3241	3342

3.5.2 Verbeteren informatie derden

De SAB geeft vaartijdverklaringen af aan personen die in het bezit willen komen van een vaarbewijs of Rijnpatent of een uitbreiding hiervan. Ook wordt de vaartijd geteld voor personen die ervaring moeten aantonen op een type C, G en LNG tankschip in verband met het ADN diploma. De afgegeven vaartijdverklaringen worden opgeslagen in de database van de SAB. Deze verklaringen worden onder andere geëist door het CBR voor het uitgeven van vaarbewijzen, Rijnpatent of ADN certificaat. Deelnemers dienen dan een papieren, door SAB gewaarmerkte verklaring te tonen. Het CBR kan op afstand in de SAB-databank inloggen, waardoor een verscherpte controle c.q. bescherming van fraude mogelijk is.

In verband met het controleren van dienstboekjes worden door aanvragers vaak diverse soorten binnenvaardiploma's overlegd om in aanmerking te komen voor extra vaartijd of een functieverhoging. Om adequaat op de hoogte te blijven met betrekking tot de documenten die verschillende opleidingsinstituten gebruiken, is ook in 2018 over en weer informatie gedeeld met deze instituten.

3.6 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie

Door onze uitgebreide dienstverlening is de SAB vaak de vraagbaak voor andere partijen, zoals handhavers, overheidsmedewerkers, bedrijfsleven (bemanning en rederijen), opleidingsinstituten en brancheorganisaties (nationaal en internationaal). Op 11 september 2017 is de nieuwe website van de SAB online gegaan. De website is compleet anders opgezet en duidelijker van structuur voor de bezoekers. Met een moderne uitstraling en nieuwere technieken is de website klaar voor de toekomst. De website is nu ook geschikt voor mobiele weergave en is er een real-time indicatie van het aantal wachtenden aan de SAB balie te vinden.

De SAB zorgt voor uitgebreide informatie en beschikbaarstelling van vele documenten op haar website www.sabni.nl en in haar SAB app. Naast het verstrekken van informatie via de telefoon en/of per e-mail zijn er in 2018 ca. 26.620 (2017– 11.678) unieke bezoekers op deze site geweest.

De SAB neemt ook deel aan de binnenvaartbeurs 'Maritime Industry' in Gorinchem. Door deelname aan deze beurs informeert de SAB betrokkenen rechtstreeks over de wijzigingen op het gebied van het Scheepsafvalstoffenverdrag, de vaardocumenten en overige dienstverlenende activiteiten van de SAB.

4. Juridische borging

De kerntaken van de SAB zijn geborgd in diverse mandaten c.q. regelingen en uitvoeringsovereenkomsten. In onderstaand schema is terug te vinden waar de taken ten grondslag liggen.

Taakuitoefening	Mandaat	Overeenkomst
Nationaal Instituut	Stcrt.nr. 16425 (30/6/2009)	31049559 van 1-1-2011, tussen SAB en de Minister van IenW
Inning afvalbeheerbijdrage	Stcrt.nr. 15364 (24/8/2011)	N.v.t.
Controletaak ILT	N.v.t.	IenM/IVW (27/10/2010)
Deel C (abonnementen RWS)	N.v.t.	31089377 van 2-11-2014, tussen de SAB en de Minister van IenW
<i>Vaardocumenten:</i>		
Dienstboekje	Stcrt.nr. 10241 (8/7/2009)	
Vaartijdenboek	Stcrt.nr. 10241 (8/7/2009)	
Olieafgifteboekje	Stcrt.nr. 16425 (30/10/2009)	
Olieafgifteboekje	Stcrt.nr. 246 (19/12/2007)	

5. Organisatie SAB is meer dan de stichting

Door de uitvoering van haar publiekrechtelijke taken komt de SAB met vele partijen in aanraking zoals:

- Overheden (nationaal en internationaal).
- Gemeenten.
- Provincies.
- Het bedrijfsleven (zee- en binnenvaart).
- De bunkerbedrijven.
- De inzamelaars (ontdoeners c.q. afvalverwerkers).
- Zusterorganisaties Nationaal Instituten in het buitenland.
- Brancheorganisaties en havenbedrijven.

Jaarrapport 2018

Vanuit deze partijen komt regelmatig de vraag om ook andere zaken te regelen die vanuit bedrijfsvoering van de binnenvaart naar voren komen en buiten de publiekrechtelijke scope liggen.

Naar aanleiding hiervan heeft de SAB voornemens om diverse diensten te kunnen verlenen op het gebied van zee- en binnenvaart. De doelstelling hierbij is te zorgen voor een “één loket functie”.

Om deze doelstelling te kunnen uitvoeren bestaan naast de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart:

- SAB Stichting Maritieme Dienstverlening.
- SAB Maritime Services B.V.

5.1 *Algehele toezicht*

Beide stichtingen hebben juridisch een afzonderlijke Raad van Toezicht (RvT). De leden van de RvT van de SAB Stichting Maritieme Dienstverlening vormen echter een personele unie met de leden van de RvT van de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart, zodat een lid van de RvT van deze laatste stichting vanuit deze hoedanigheid ook immer lid is van de RvT van de SAB Stichting Maritieme Dienstverlening. Op deze wijze wordt getracht te waarborgen dat de belangenbehartiging van de stakeholders niet uiteen gaat lopen. De Raad van Toezicht bestaat uit drie leden.

In 2018 hebben er binnen de RvT geen mutaties plaatsgevonden. Per 31 december 2018 bestaat de RvT uit de volgende personen:

- De heer R.A. Klaassen (voorzitter)
- De heer P.P. Blom
- De heer H.W.J.J. de Bruijn

De Bestuurder-Directeur van de SAB in 2018 is de heer C. Kleiberg.

Naast dit toezicht wordt ook vanuit de overeenkomst met Rijkswaterstaat geregeld dat de Begeleidingscommissie, bestaande uit leden van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en Inspectie Leefomgeving en Transport, eveneens toezicht houdt op de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart.

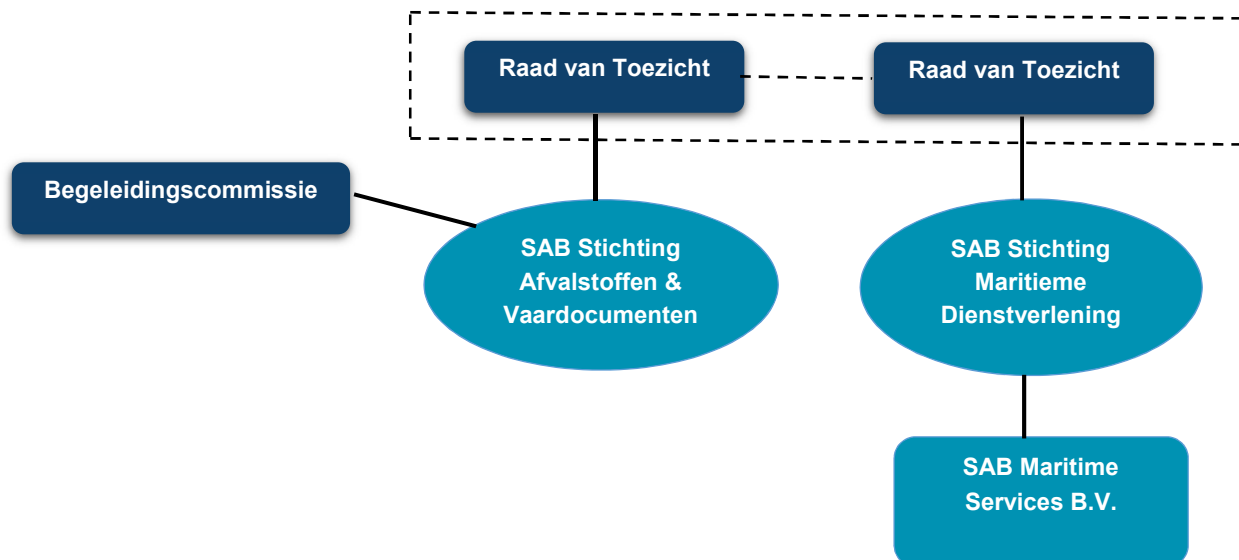
5.2 *Klankbordgroep*

Op advies van de Begeleidingscommissie en de Raad van Toezicht, is in 2017 een klankbordgroep samengesteld.

Deze klankbordgroep bestaat uit de heren A. Wanders, R. Pikaart en P. Wassenaar, allen werkzaam in de binnenvaart.

In geval van nieuwe ontwikkelingen die de SAB aangaan, of nieuwe producten die de SAB eventueel wil ontwikkelen ten behoeve van de binnenvaart, kan de SAB hierover de visie van de klankbordgroep vragen. Tevens kan de klankbordgroep reflecteren op andere onderwerpen die de SAB aangaan. Overleg tussen de klankbordgroep en de SAB zal minimaal 2 keer per jaar plaatsvinden.

5.3 Structuur organisatie SAB



5.4 Personele bezetting

Per 31 december 2018 bedraagt het aantal medewerkers 13 personen (10,4 fte). In 2018 is 1 medewerker met pensioen gegaan en met 1 medewerker het dienstverband beëindigd. Hiervoor zijn 2 nieuwe medewerkers aangenomen voor totaal 1,4 fte.

5.5 SAB kwaliteitsmanagementsysteem

Ter borging van de kwaliteit van haar dienstverlening en ter verduidelijking van de procedures voor haar zelf en voor derden heeft de SAB haar kwaliteitsmanagementsysteem opgezet en geïmplementeerd. Dit systeem is gebaseerd op en voldoet aan de ISO-9001:2015 norm.

Om het kwaliteitsbeleid (uitvoering geven aan de taken) te kunnen uitvoeren worden de benodigde middelen voor het onderhouden en uitvoeren van het ISO 9001:2015 gecertificeerde SAB-kwaliteitsmanagementsysteem beschikbaar gesteld zodat de SAB (alle SAB-medewerkers) als zodanig voldoen aan, en de gewenste bijdragen kunnen leveren aan, de taken van de aan de SAB verstrekte opdrachten.

De beleidsdoelstellingen en het SAB kwaliteitsmanagementsysteem worden middels interne en externe audits en managementreviews periodiek beoordeeld om blijvende geschiktheid, adequaatheid en effectiviteit te waarborgen. Tijdens deze beoordelingen wordt tevens de noodzaak tot veranderingen in, of verbetering van, het SAB kwaliteitsmanagementsysteem onderzocht.

5.6 Financiële instrumenten en beleggingsbeleid

Het valutarisico van SAB is nihil aangezien de in- en verkopen allemaal in euro's plaatsvinden. SAB heeft geen openstaande posities ultimo boekjaar 2018 waarover een prijsrisico gelopen wordt.

SAB heeft geen beleggingen, het beleid is om gelden op (deposito-) bankrekeningen aan te houden. De liquide middelen staan uit bij banken die minimaal een A-rating hebben.

SAB heeft geen significante concentraties van kredietrisico en maakt geen gebruik van kredietfaciliteiten. Ten aanzien van overige financiële instrumenten zijn geen bijzonderheden te melden.

5.7 Kantoor SAB

Het kantoor van de SAB is gevestigd aan de Waalhaven te Rotterdam. De kantoorruimte is gesitueerd aan de waterzijde op de begane grond van gebouw "Port City II".

Het kantoor is goed te bereiken met openbaar vervoer en is zeer snel te bereiken vanaf de Rijksweg A15.

De ontvangstbalie voor het afhandelen van de vaardocumenten zit direct naast de hoofdingang aan de voorzijde. Bezoekers kunnen in de omgeving gratis parkeren. Tevens zijn er in het midden van de parkeergarage van Port City een aantal plaatsen beschikbaar waar 2 uur gratis geparkeerd kan worden met een parkeerschijf.

De SAB werkt met een ticketsysteem aan de balie. Dit systeem creëert volgnummers op een ticket, op volgorde van de aanmelding van de klanten. Dit volgnummer wordt getoond op 2 grote schermen, welke bevestigd zijn in de hal en in het naastgelegen Lunchcafé. Om het wachten meer aangenaam te maken kunnen de klanten van de SAB in het Lunchcafé diverse consumpties nuttigen tegen betaling.

Op de website www.sabni.nl is een real-time overzicht te vinden van het aantal wachtenden.

In 2018 is er onderzoek gedaan naar mogelijkheden om de SAB-balie op afspraak te laten werken. Dit naar aanleiding van vragen vanuit de branche. Er is gekeken naar de manier van werken bij verschillende instanties die volledig op afspraak werken (gemeenten, huisartsen, et cetera) en samen met een leverancier van afspraak-softwarepakketten onderzocht, of de SAB zou kunnen werken op afspraak gezien de specifieke taken die de SAB aan de balie verzorgt. Hieruit is gebleken dat werken op afspraak goed mogelijk is en het ook efficiënter zou maken voor alle stakeholders. Eind 2018 is er opdracht gegeven voor implementatie van de afsprakensoftware. Invoering van het afsprakensysteem wordt verwacht 2^e kwartaal 2019.



Adresgegevens:

Port City II, begane grond
Waalhaven 19 Z.z.
3089 JH Rotterdam

Postbus 5700
3008 AS Rotterdam

6. Automatisering binnen SAB

6.1 *Unieke databank*

De SAB is bij de uitvoering van haar taken in hoge mate afhankelijk van de continuïteit en beschikbaarheid van de geautomatiseerde informatievoorziening.

De SAB heeft het ARES (Algemeen Registratie Systeem) doen ontwikkelen. Binnen dit systeem worden alle gegevens die de SAB voor haar werkzaamheden nodig heeft, geregistreerd en wordt tevens voorzien in de financiële administratie.

Relevante registraties worden aan het Autoriteit Persoonsgegevens gemeld; gegevens worden verzameld en geregistreerd conform de Wet Bescherming Persoonsgegevens onder nummer m1369636.

Vanaf de inwerkingstelling in 2009 is en wordt ARES verder ontwikkeld waarbij er ook steeds meer koppelingen komen met andere informatiesystemen.

ARES is inmiddels via interfaces gekoppeld met:

- BRP Basisregistratie Personen
- SPE SPE CDNI-betaalsysteem
- DiRap Digitale meldpunt bunkerbedrijven
- AfvalRap Afvalmanagementsysteem voor inzamelaars
- CMS Container Management Systeem (m.b.t. gesloten afvalbakken)
- Backoffice Verzorgen diensten (walstroom, drinkwater en havengeld)

Door de uitvoering van allerlei werkzaamheden op het gebied van de binnenvaart kan worden gesteld dat de SAB op dit gebied de meest unieke en up-to-date databank heeft in heel Europa.

In 2018 is er onderzocht naar de mogelijkheid om de architectuur van ARES te vernieuwen naar hedendaagse technieken om de kwaliteit en veiligheid te waarborgen. Hiervoor hebben er een aantal gesprekken plaatsgevonden met verschillende externe deskundigen, om in kaart te brengen welke mogelijkheden geschikt zouden kunnen zijn voor een vernieuwing van ARES en op welke wijze. Ook toekomstig te realiseren projecten zoals de Europese bemannings database (ECDB) zijn hierin meegenomen.

Om een goed beeld te krijgen van de huidige markt en haar denkwijze wordt er begin 2019 een marktconsultatie georganiseerd. Hier zullen de geïnteresseerde marktpartijen gevraagd worden mee te denken over de toekomst van ARES en wat voor kosten hiermee gemoeid zijn. De voorbereiding van deze marktconsultatie zijn eind 2018 begonnen.

De financiën die benodigd zijn voor deze voorbereidende onderzoeken worden bekostigd uit de bestemmingsreserve "Decentralisatie ARES".

6.2 *Veiligheid en privacywetgeving (nieuwe AVG 2018)*

In de database van de SAB staan drie belangrijke stromen aan gegevens namelijk personen, schepen en bedrijven.

Eén van de hoofdtaken van de SAB is dat deze gegevens beschermd zijn, zoals de huidige regelgeving (Wpb) dit voorschrijft, maar ook dat de bescherming voldoet aan de toekomstige wet- en regelgeving (Algemene Verordening Gegevensbescherming AVG 2018). Daarvoor heeft de SAB intern een informatiebeveiligingsbeleid geïmplementeerd. Deze implementatie heeft geresulteerd in een nog strenger intern en extern inlogbeleid in diverse programma's, zoals ARES, SPE-CDNI, DiRap, en Mijn-SAB.

In 2018 is de Privacyverklaring volledig herzien en voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in de AVG. Deze verklaring is online gezet op de SAB-website. Alle aanvraagformulieren die de SAB gebruikt voor haar taken zijn gewijzigd, om tevens te voldoen aan de AVG.

Via iisr.eu en mijn-sab.nl kunnen personen en bedrijven hun eigen gegevens inzien die de SAB heeft opgeslagen.

In 2018 is er geen beroep gedaan op het recht “vergeten te worden”, door personen waar de SAB gegevens van heeft geregistreerd. Tevens zijn er in 2018, voor zover bij de SAB bekend, geen datalekken ontstaan.

7. Ontwikkelingen en toekomst

Naast de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten bestaat de SAB Maritime Services B.V. zoals beschreven onder artikel 5. van dit jaarrapport.

Binnen SAB Maritime Services B.V. denkt de SAB mee met diverse onderwerpen die spelen in de binnenvaart en streeft zij er naar om diverse innovaties door te voeren en ideeën aan te brengen, die de “lasten” voor de binnenvaart kunnen verlichten en vernieuwing in de binnenvaart kan bevorderen.

7.1 Steeds meer vraag naar “één loket”

SAB Maritime Service B.V. streeft er naar om het de gebruiker van de Ecokaart (voorzien van een RFID-chip), mogelijk te maken de kaart zo breed mogelijk in te zetten voor tal van voorzieningen.

De kaart wordt als een sleutel gebruikt voor overige dienstverlening. Inmiddels is in diverse gemeenten c.q. havens (onder andere: Ouderkerk aan de IJssel, Krimpen aan de IJssel, Werkendam, Deventer, Doesburg, Terschelling, Schoonhoven, Medemblik, Leeuwarden en Dordrecht) de toegang tot walstroom, drinkwaterpunten en eigen afgesloten afvalcontainers verzorgd. Tevens is het voldoen van havengeld geregeld. De betrokken instanties worden door de SAB ontlast van administratieve en ondersteunende lasten, doordat de gebruikers al klanten zijn van de SAB.

De SAB Maritime Service B.V. biedt aan de gemeenten c.q. havens een gunstig pakket voor een aantrekkelijk tarief. Grote voordeel van deze dienst is dat de SAB Maritime Service B.V. functioneert als intermediair tussen opdrachtgever en afnemer van de dienst waarbij de vennootschap de administratieve afhandeling van de afgenomen diensten zal uitvoeren. Het geheel resulteert tot een flinke kostenbesparing bij de opdrachtgever, wat dan weer mogelijk een kostenverlaging kan creëren voor de gebruiker.

Voor de eindgebruiker c.q. afnemer (schipper) betekent dit het gebruik van de Eco- en/of SABkaart voor meerdere doeleinden:

- Minder administratieve lasten (één factuur voor de afname van diverse diensten).
- Gebruiksgemak (één kaart volstaat, cashgeld is niet nodig).
- Kostenvermindering.
- Eén aanspreekpunt, namelijk de SAB.
- Via internet inzicht in afgenomen diensten.
- Diensten die door SAB Maritime Service B.V. worden aangeboden.

In het eerste kwartaal van 2019 zal SAB Maritime Services BV in samenwerking met Seijsener Rekreatietechniek een themadag organiseren voor de Vereniging van havenmeesters om de mogelijkheden te demonstreren van de Ecokaart in combinatie met havenfaciliteiten en de nieuwste technieken op dit gebied presenteren.



7.2 *Gebruik RFID chip ook in andere landen*

In 2012 is de SAB begonnen om de Ecokaart te voorzien van een RFID chip. Deze chip gaf de mogelijkheid om meer diensten te kunnen verlenen, met als grote voordeel dat de gebruiker maar 1 aanspreekpunt en middel nodig heeft om deze diensten te kunnen afnemen.

In het nieuwe contract van het SPE-CDNI is besloten dat de afvalbeheersbijdrage in de toekomst (verwachting 2019) contactloos betaald gaat worden. Dit houdt in dat in 2018 en 2019 nieuwe betaalterminals worden geplaatst bij de bunkerstations en dat de oude Ecokaarten in 2019 vervangen gaan worden dooreen Ecokaart met een geïntegreerde RFID chip. Vanuit het CDNI wordt nu internationaal de werkwijze van de SAB gepromoot. De SAB wordt nu vanuit diverse landen benaderd om haar ervaringen en kennis te komen delen.

7.3 *Stand van zaken “Digitale vaardocumenten”*

Eind 2014 is de SAB begonnen om te onderzoeken op welke wijze de vaardocumenten (dienstboekjes en vaartijdenboeken) kunnen worden gedigitaliseerd. Vanaf die tijd zijn er praktijktesten gehouden en diverse besprekingen geweest tussen rederijen, toezichthouders, beleidsmedewerkers en brancheorganisaties.

Het project heeft als doel om onder andere:

- De huidige administratieve lasten en kosten van vaartijdregistratie te verminderen en een minder arbeidsintensief proces te creëren.
- De papieren vaardocumenten aan boord van schepen om te zetten naar een digitale omgeving.
- De digitale registratiesystemen te integreren tot één webbased EU registratiesysteem, waarbij gegevensuitwisseling plaats kan vinden tussen geautoriseerde instanties in andere lidstaten.
- Het gehele proces voor alle partijen toegankelijk te maken zonder grote kennis op ICT gebied.

In samenwerking met de STC-Group is er een 2e pilot gestart voor een digitaal vaartijdenboek en het dienstboekje in het kader van het EU project Prominent.

Nadat in april 2017 de opdracht aan de SAB is gegund, is de ontwikkeling van een “Vessel-unit” van start gegaan. Deze Vessel-unit is ontwikkeld om te werken met de bemanningspas die de SAB al sinds 2015 verstrekt aan bemanningsleden, met als doel de haalbaarheid te bewijzen voor een dergelijk digitaal systeem. In april 2018 is de pilot succesvol afgerond met een tiental schepen en een eindrapport opgesteld voor de EU. In 2018 is er vanuit de werkgroep CESNI opdracht gegeven voor een impactanalyse op dit gebied.

Bemanningsrichtlijn

In 2022 zal de nieuwe bemanningsrichtlijn van kracht worden. In deze richtlijn wordt een aangezet gedaan tot de mogelijkheid om de vaardocumenten en vaarbewijzen te digitaliseren. De eerste stap hierin is het ontwikkelen van een Europese databank met bemanningsgegevens en kwalificatiegegevens. De SAB heeft op verzoek van het ministerie plaatsgenomen in de werkgroep voor deze databank in Brussel. In 2018 zijn de eerste bijeenkomsten geweest en deze zullen in 2019 verder gecontinueerd worden.

7.4 Meer mogelijkheden met de bemanningspas

In 2016 is met een grote internationale rederij een project gestart om de bemanningspas te gebruiken voor de eigen administratie. De rederij gebruikt de bemanningspas op haar schepen om bemanningsleden die aan boord komen te checken op kwalificaties, certificaten en diploma's die het bemanningslid bezit. Tevens wordt zichtbaar voor de schipper of het de eerste keer is dat het bemanningslid op het betreffende schip aan boord is. De rederij heeft haar eigen software op de schepen aangepast om de bemanningspas uit te kunnen lezen door middel van een NFC-reader.



Het project is gestart met 76 schepen en 450 bemanningsleden. In 2018 is dit verder uitgebreid met nog eens 34 schepen en 253 bemanningsleden.

7.5 Overal beschikking over je vaargegevens

Houders van de bemanningspas kunnen (overal) inloggen (www.iisr.eu) en beschikken over de eigen gegevens (zoals bijvoorbeeld geregistreerde vaartijd in relatie met huidige of toekomstige functie(s) en in PDF vorm opgeslagen documenten zoals, facturen, diploma's, certificaten).

Naast dit inlogportaal heeft de SAB ook een inlogportaal voor bedrijven (scheepseigenaren) ingericht (www.mijn-sab.nl). De scheepseigenaar kan alle gegevens van zijn schip of schepen zien en digitaal beschikken over alle, bij het schip behorende, digitaal opgeslagen documenten. Het voordeel hiervan is dat op elke computer, de gegevens en/of de digitaal opgeslagen documenten zijn op te vragen. Naast de scheepsgegevens kunnen ook alle facturen en afvalgegevens van de schepen worden ingezien.

7.6 Ontwikkeling managementsysteem voor ontgassen

In 2017 is in het CDNI overlegorgaan daadwerkelijk een besluit genomen, ten aanzien van een verbod tot ontgassen van specifiek genoemde stoffen. In dit kader zal het Scheepsafvalstoffenverdrag op zijn vroegst medio 2020/2021 worden gewijzigd.

De SAB Maritime Services B.V. is van mening dat zij een administratieve en organisatorische spil kan zijn binnen de processen van ontgassing. Uit onderzoek en diverse gesprekken blijkt dat een verdere uitwerking van onze ideeën, namelijk het creëren van een managementsysteem voor praktische uitvoering van ontgassen in de binnenvaart, door vele partijen als positief wordt ervaren.

In 2018 heeft de SAB Maritime Services B.V., wederom op verzoek van provincie Zuid-Holland, een rapport opgemaakt in het kader van het komende verbod van “ontgassen op de binnenwateren”. Dit rapport heeft specifiek drie onderwerpen, namelijk: contracten/vervoersovereenkomsten, digitale losverklaringen en ontgassingsinstallaties, nader uitgewerkt. Het rapport van de SAB is door de provincie Zuid-Holland direct in gebracht in het Taskforce overleg. Dit overleg is door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat ingericht, om voorbereidingen te treffen dat de nieuwe wetgeving met betrekking tot verbod tot ontgassen de komende tijd gestroomlijnd wordt ingevoerd. De SAB Maritime Service B.V. zal in 2019 het onderwerp “digitale losverklaring” verder gaan uitwerken.

7.7 Begroting van de staat van baten en lasten over 2019

De begroting 2019 is op 13 november 2018 goedgekeurd door de Begeleidingscommissie, op 23 oktober 2018 goedgekeurd in de vergadering van de Raad van Toezicht en daarna door het Ministerie van IenM.

Om inzicht te geven in de omvang van de afvalbeheersbijdragen wordt in de begroting het bedrag aangegeven wat ontvangen wordt, voor de afdracht aan de internationale verevening. In de jaarrekening van SAB wordt echter slechts het deel wat SAB ten goede komt voor de vergoeding van de gemaakte kosten inzake Deel A en Deel C SAV onder de opbrengsten verantwoord (matching-principe).

Hierna volgt de begroting 2019 in beknopte vorm.

	Begroting 2019	
	€	€
Bijdragen binnenvaart	6.659.500	
Opbrengsten vaardocumenten	318.000	
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>1.148.000</u>	
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		8.125.500
Kosten inzameling & verwijdering	6.590.000	
Kostprijs vaardocumenten	33.500	
Personeelskosten	841.500	
Afschrijvingen (im-) materiële vaste activa	14.500	
Overige bureaunkosten	<u>650.000</u>	
Som der stichtingslasten		<u>8.129.500</u>
Bedrijfsresultaat		-4.000
Financiële baten en lasten		<u>-11.000</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		-15.000
Mutatie bestemmingsreserves		<u>75.000</u>
Totaal resultaat		<u><u>60.000</u></u>

8. Samengevatte jaarrekening

8.1 Algemene grondslagen

De samengevatte jaarrekening is opgesteld volgens de bepalingen van Richtlijn C1 Kleine organisaties-zonder-winststreven uit de Richtlijnen voor de jaarverslaggeving (voor kleine rechtspersonen). SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart is immers te classificeren als een Kleine Organisatie-zonder-winststreven. De samengevatte jaarrekening is opgesteld in euro's.

De waardering van activa en passiva en de bepaling van het resultaat vinden plaats op basis van historische kosten, tenzij anders vermeld.

Baten en lasten worden toegerekend aan het jaar waarop ze betrekking hebben. Winsten worden slechts opgenomen voor zover zij op balansdatum zijn gerealiseerd. Verplichtingen en mogelijke verliezen die hun oorsprong vinden voor het einde van het verslagjaar, worden in acht genomen indien zij voor het opmaken van de samengevatte jaarrekening bekend zijn geworden.

Jaarrapport 2018

8.2 Samengevatte balans per 31 december 2018

(Na voorstel resultaatbestemming)

	31.12.2018	31.12.2017
	€	€
ACTIVA		
VASTE ACTIVA		
Immateriële vaste activa	43.212	77.370
Materiële vaste activa	166.747	158.556
VLOTTENDE ACTIVA		
Vorraden vaardocumenten	11.430	12.704
Vorderingen	608.586	526.523
Liquide middelen	3.193.830	3.484.514
	<u>4.023.805</u>	<u>4.259.667</u>
PASSIVA		
STICHTINGSVERMOGEN		
Oprichtingskapitaal	4.538	4.538
Overige reserves	126.975	66.805
Bestemmingsfondsen	269.221	209.928
Bestemmingsreserves	<u>130.502</u>	<u>148.469</u>
	531.236	429.740
EGALISATIEREKENINGEN	127.081	230.620
LANGLOPENDE SCHULDEN	91.036	91.036
KORTLOPENDE SCHULDEN	3.274.452	3.508.271
	<u>4.023.805</u>	<u>4.259.667</u>

Jaarrapport 2018

8.3 Samengevatte staat van baten en lasten over 2018

	<u>Realisatie 2018</u> €	<u>Begroting 2018</u> €	<u>Realisatie 2017</u> €
Bijdragen binnenvaart	3.942.080	3.915.000	3.831.740
Opbrengsten vaardocumenten	324.793	296.000	308.346
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>863.635</u>	<u>1.045.500</u>	<u>815.797</u>
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten	5.130.508	5.256.500	4.955.883
Kosten inzameling & verwijdering	3.817.719	3.844.000	3.706.325
Kosten verkopen vaardocumenten	32.041	30.000	48.956
Personeelskosten	671.085	687.500	628.949
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	1.553	0	905
Overige bureaunkosten	<u>489.351</u>	<u>710.500</u>	<u>492.556</u>
Som der stichtingslasten	<u>5.011.749</u>	<u>5.272.000</u>	<u>4.877.691</u>
Bedrijfsresultaat	118.759	-15.500	78.192
Financiële baten en lasten	<u>-7.357</u>	<u>-11.000</u>	<u>-5.383</u>
	111.402	-26.500	72.809
Belastingen	<u>-9.906</u>	<u>0</u>	<u>-13.331</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening	101.496	-26.500	59.478
Mutatie bestemmingsfondsen en -reserves	<u>-41.326</u>	<u>100.000</u>	<u>-19.459</u>
Totaal resultaat	<u>60.170</u>	<u>73.500</u>	<u>40.019</u>