

Jaarrapport 2014



STICHTING
AFVALSTOFFEN
VAARDOCUMENTEN
BINNENVAART

Inhoudsopgave Jaarrapport 2014

Bestuursverslag

1. Inleiding.....	2
2. Doelstellingen Stichting SAB	2
3. Kerntaken Stichting SAB.....	2
3.1 Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag.....	2
3.2 Nationaal Instituut (NI)	4
3.3 SAB inzamelnetwerk	7
3.4 Controletaak ILT	9
3.5 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten	10
3.6 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie	11
4. Juridisch borging	11
5. Organisatie SAB is meer dan de stichting	11
5.1 Algehele toezicht.....	12
5.2 Structuur organisatie SAB	12
5.3 Personele bezetting	13
6. Automatisering binnen SAB	13
6.1 Unieke databank	13
7. Ontwikkelingen en toekomst.....	14
7.1 Niet meer zoekende in open water maar “ één loket ”	14
7.2 Digitale vaardocumenten moeten de toekomst worden.....	15
7.3 Klant inzicht geven in zijn gegevens.....	16
7.4 Herbruikbare poetsdoeken goed voor milieu	16
7.5 Onderzoek administratieve dienstverlening bij ontgassing.....	17
7.6 Kantoor SAB gaat naar het water.....	17

Samengevatte Jaarrekening

8. Samengevatte jaarrekening 2014	18
8.1 Samengevatte balans per 31 december 2014	19
8.2 Samengevatte staat van baten en lasten over 2014.....	20
8.3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant	21

Bestuursverslag

1. Inleiding

In de 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 Scheepsafvalstoffen-regeling 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, 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;
- fungeren als aanspreekpunt voor de binnenvaart;
- het behandelen, controleren en uitgeven van vaar- en registratiedocumenten;
- controle op het innemen van de afvalbeheerbijdrage;
- opstellen van dossiers ten behoeve van het opmaken van een bestuurlijke boete en
- het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in ruimste zin verband houden en daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

3. Kerntaken Stichting SAB

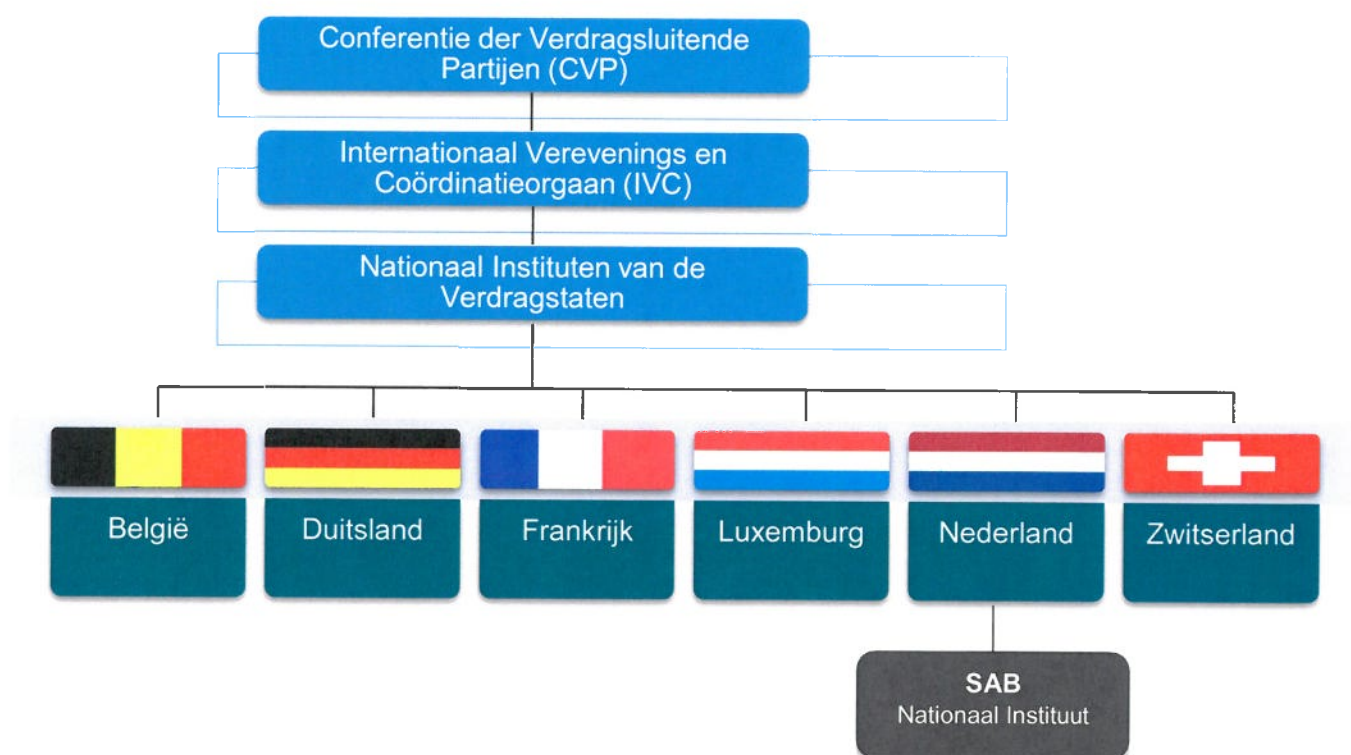
3.1 Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag

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.

Jaarrapport 2014

Het Verdrag is ingevoerd voor het voorkomen van afval alsmede het verzorgen van verzameling, afgifte en inname scheepsbedrijfsafvalstoffen ter 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 scheepsafval 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.



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 het Deel A van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag van kracht geworden. In dit deel A 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 Milieu heeft met ingang van 1 januari 2011 de SAB officieel aangewezen als NI.

Het NI is verantwoordelijk voor de organisatie van het uniforme financieringssysteem voor de inname en verwijdering van olie- en vethoudende scheepsbedrijfsafval overeenkomstig de in deel A van de Uitvoeringsregeling van Verdrag vastgelegde bepalingen.

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 van € 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 scheepsexploitant een ecorekening te openen bij een NI 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 scheepsexploitant is gekoppeld aan ecorekening en 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 is gerealiseerd. Per 31 december 2014 hebben scheepsexploitanten uit binnen- en buitenland bij het Nederlands Nationaal Instituut 5.216 ecorekeningen geopend. Per 31 december 2013 waren dit er 5.203. In 2014 bedraagt de afvalbeheerbijdrage van de bij de SAB aangesloten ecorekeninghouders € 6.602.688,-.

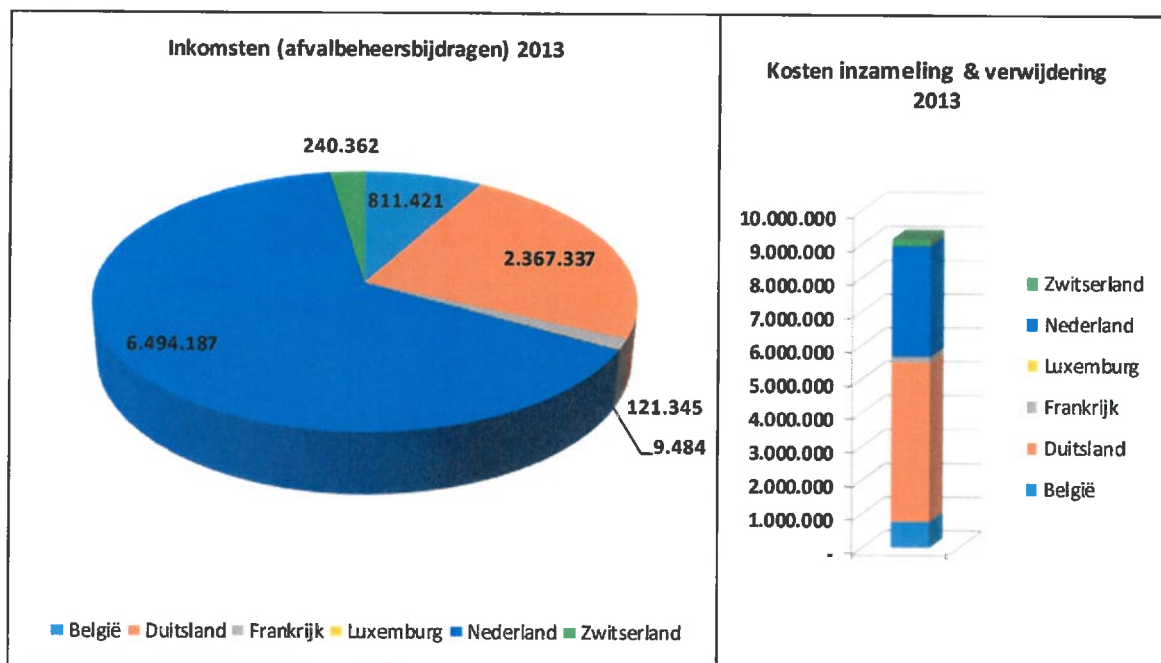
3.2.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)

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

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

Jaarrapport 2014

Volgens opgave van het IVC bedragen in 2013 de inkomsten respectievelijk kosten van het internationale financieringssysteem:



Op basis van deze gegevens zijn de inkomsten en uitgaven van 2013 als volgt verevend:

Definitieve verevening 2013 (op grond van besluit CVP d.d. 13 december 2014)	Xn geinde bijdrage	Cn verevenings- bedrag	Totaal uit bijdrage	Zn kosten inz. verwijdering	verevenings- verschil
Nationaal Instituut België	811.421	45.949	857.370	778.741	- 78.629
Nationaal Instituut Duitsland	2.367.337	2.827.278	5.194.615	4.718.213	- 476.402
Nationaal Instituut Frankrijk	121.345	31.161	152.506	138.520	- 13.986
Nationaal Instituut Luxemburg	9.484	59	9.543	8.668	- 875
Nationaal Instituut Nederland	6.494.187	- 2.877.323	3.616.864	3.285.159	- 331.705
Nationaal Instituut Zwitserland	240.362	- 27.124	213.238	193.681	- 19.557
TOTAAL	TOTxn 10.044.136	-	10.044.136	TOTzn 9.122.982	- 921.154

De definitieve gegevens (inkomsten/kosten/verevening) over boekjaar 2014 zullen eerst in november 2015 beschikbaar zijn.

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

Vanwege het in het Scheepsafvalstoffenverdrag aangegeven beginsel "de vervuiler betaalt" is 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 Chemisch Afval (KGA) en overige bedrijfsafval.

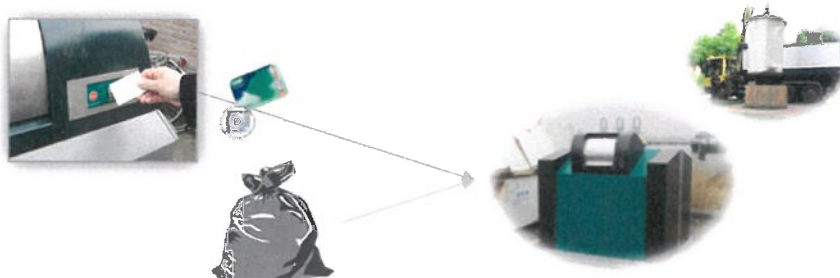
De SAB heeft in opdracht van en in overleg met Rijkswaterstaat een abonnementensysteem ontwikkeld, waarbij de kosten voor inzameling en verwijdering door ontdoener worden voldaan en waarmee recht wordt gedaan aan het principe dat de vervuiler ook daadwerkelijk betaalt. Per 1

Jaarrapport 2014

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 RWS.

Bij herinvesteringen dient de SAB zelf te kunnen voorzien in met aanschaffingen gepaard gaande kosten. In de jaarrekening 2014 benoemde bestemmingsreserve heeft betrekking op de toekomstige aanschaf c.q. vervanging van de afvalcontainers.

Deze afvalcontainers zijn alleen door ontdoeners te openen door gebruikmaking van de ecokaart dan wel de SAB-kaart (welke voorzien zijn van een chip), indien er een abonnement is afgesloten voor de afgifte van niet olie- en vethoudend KGA en/of overig bedrijfsafval.



In de loop van 2014 is, na een aantal gesprekken tussen brancheorganisaties en Rijkswaterstaat, het abonnementensysteem geoptimaliseerd en de inzamelcapaciteit langs de binnenwateren vergroot.

In 2014 is binnen het SAB-inzamelnetwerk 29.876 kg (2013 - 134.406 kg) niet oliehoudend KGA en 110.570 kg (2013 - 809.644 kg) overige bedrijfsafval afgegeven.

3.3 SAB inzamelnetwerk

In het Scheepsafvalstoffenverdrag heeft de Verdragsluitende Staat de verplichting om op de vaarwegen een voldoende dicht net van ontvangstinrichtingen in te richten of te laten inrichten en dit internationaal af te stemmen. In Nederland heeft de Minister van Infrastructuur en Milieu de SAB aangewezen om dit netwerk op te zetten en daadwerkelijk uit te voeren voor de delen A en C.

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	Millingen & Nijmegen
- perceel 7	Maasbracht
- perceel 8 (nieuw nov. 2014)	Volkerak Zuidzijde
- perceel VOS (gesloten nov. 2014)	Depot Volkeraksluis
- 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. In 2014 heeft de opdrachtgever Rijkswaterstaat besloten om de wallocatie Volkeraksluis (perceel VOS),

Jaarrapport 2014

vanwege de hoge kosten voor herinvestering, te sluiten voor alle afvalstromen. De SAB heeft een milieuboot ingezet op het gebied Volkeraksluis zuidzijde t/m de Kreekraksluizen.

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 ontvangstvoorzieningen. Op 1 april 2014 zou het perceel ARK opnieuw aanbesteed moeten worden echter het proces is in 2014 afgebroken omdat de afvalcontainers aan de walzijde onder een ander contract zijn komen te vallen. In derde kwartaal 2014 is wederom een aanbesteding uitgeschreven voor perceel ARK. Resultaat van deze aanbesteding is dat per 1 april 2015 de werkzaamheden zijn gegund aan het inzamelbedrijf Van Gansewinkel. De verwachting is dat in 2016 alle percelen voor 2017 opnieuw zullen worden aanbesteed.

Bedrijfsafvalstromen

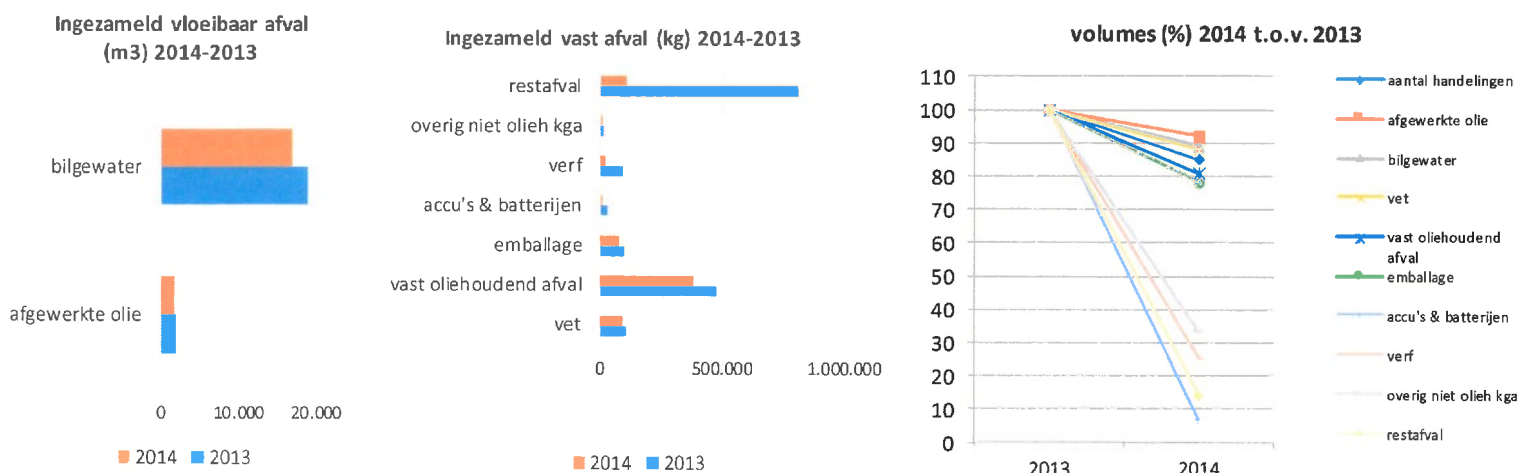
Op grond van het Verdrag worden binnen het inzamelnetwerk de volgende soorten afvalstoffen ingezameld:

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

Een abonnementhouder van deel C kan bovendien de volgende afvalstromen afgeven:

- niet olie – en vethoudend KGA (bv. verf blikken, koelvloeistof en accu's)
- overige bedrijfsafval (bv. huisvuil en plastic)
- grof vuil

Inzameling realisatie 2014 t.o.v. 2013



3.4 Controletaak ILT

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

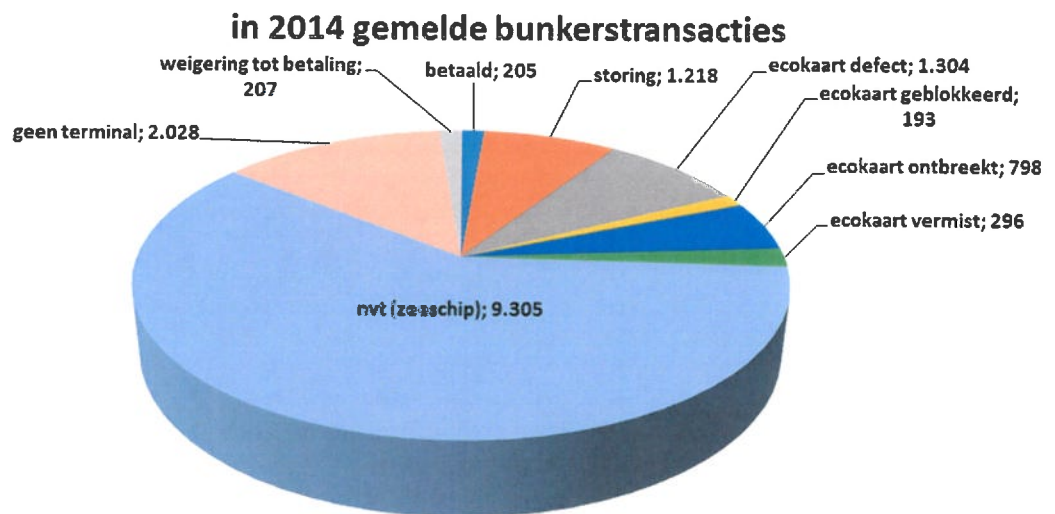
Bunkerbedrijven dienen aan de SAB alle bunkertransacties te melden waarbij geen afwaardering van een ecorekening heeft plaatsgevonden. Hiertoe is een digitaal, webbased applicatie ontwikkeld (DiRap) die ter beschikking gesteld is aan de bunkerbedrijven.

In 2014 hebben bunkerbedrijven 91.714 transacties via de betaalterminals verwerkt.

Daarnaast hebben de bunkerbedrijven 15.554 meldingen 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:



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. Zo nodig worden incassomaatregelen getroffen en/of wordt het dossier ter handhaving overgedragen aan de ILT. Van deze meldingen zijn in 2014 totaal 74 dossiers, voor het instellen van een bestuurlijke boete, opgemaakt door ILT.

Bunkerbedrijven die op jaarbasis weinig tot geen bunkertransacties hebben, beschikken niet over een betaalterminal. Deze transacties worden ook via het DiRap-systeem gemeld. De afvalbeheerbijdrage wordt na binnenkomst van de melding afgeschreven van de ecorekening.

Zeeschepen vallen buiten het Scheepsafvalstoffenverdrag. Omdat er bij deze bunkertransacties geen afwaardering van de ecorekening plaatsvindt, worden ook deze transacties via DiRap gemeld.

Jaarrapport 2014

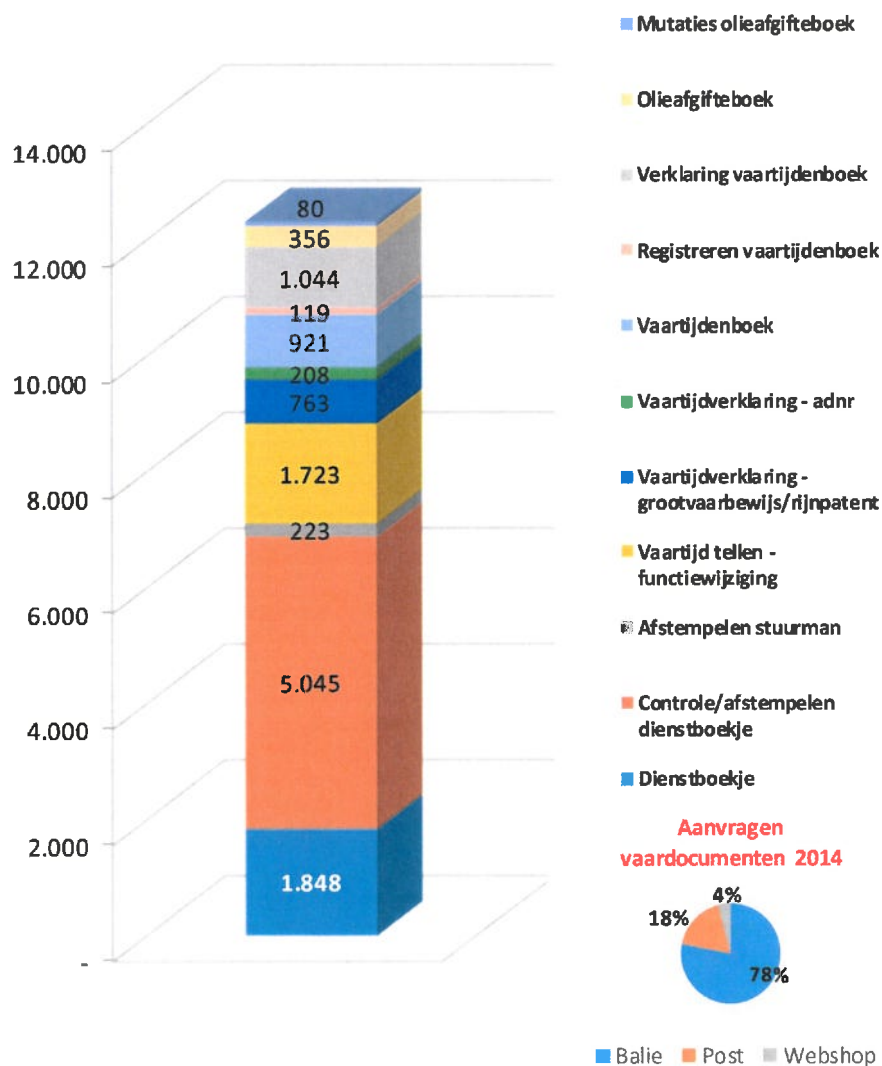
3.5 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten

De SAB geeft, onder verantwoording van de Minister c.q. Inspecteur Generaal, dienstboekjes, olieafgifteboekjes, en vaartijdenboeken af. Daarnaast worden ook vaartijdverklaringen, welke benodigd zijn voor het verkrijgen van een Rijnpatent, groot vaarbewijs, praktijkdiploma matroos of schipper, tonen van ervaring voor een type G of C tankschip in kader van het ADN en veiligheidstrainingenboekje (voor de passagiersvaart), afgegeven.

De klant kan zijn product(en) op diverse wijze bestellen: fysiek aan de balie, per post of via de webwinkel. In 2013 is een webwinkel ingericht om te zorgen voor tijd- en kostenbesparing voor de klant. In 2014 is een aantal verbeteringen doorgevoerd in deze webwinkel en heeft de SAB de webwinkel extra gepromoot om de klanten te attenderen op deze service. Dit heeft geresulteerd in een verhoging van aanvragen per webwinkel.

In 2014 zijn er 12.330 vaar- en registratiedocumenten afgegeven (2013: 12.335).

Handelingen vaardocumenten 2014



Jaarrapport 2014

3.6 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie

Een hedendaags probleem is dat vele instanties niet meer op een laagdrempelige manier te bereiken zijn door bijv. het hanteren van 0900 nummers. Een daarbij komend probleem is dat de kennis achter deze 0900 nummers maar van een oppervlakkig niveau is en absoluut geen netwerk kennis aanwezig is.

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). De SAB zorgt voor uitgebreide informatie en beschikbaarstelling van vele documenten op haar website www.sabni.nl. Naast telefonische en e-mail informatie zijn er in 2014 ca. 21.600 unieke bezoekers op deze site geweest.

De SAB levert ook een bijdrage op de binnenvaartbeurs 'Construction & Shipping Industry' in Gorinchem. Door deelname aan deze beurs informeert de SAB betrokkenen rechtstreeks over de wijzigingen op het gebied van het Scheepsafvalstoffenverdrag, vaardocumenten en overige dienstverlenende activiteiten van de SAB.

4. Juridisch borging

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

Taakuitoefening	Mandaat	Overeenkomst
Nationaal Instituut	Stcrt.nr.16425 (30/6/2009)	31044959
Inning afvalbeheerbijdrage	Stcrt.nr. 15364 (24/8/2011)	N.v.t.
Controletoek ILT	N.v.t.	IenM/IVW (27/10/2010)
Deel C (abonnementen RWS)	N.v.t.	31089377
<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
- bedrijfsleven (zee- en binnenvaart)
- bunkerbedrijven
- ontvangstvoorzieningen (ontdoeners c.q. verwerkers afval)
- zusterorganisaties Nationaal Instituten in het buitenland
- brancheorganisaties en
- havenbedrijven.

Jaarrapport 2014

In de loop van de jaren is vanuit deze partijen steeds meer de vraag gekomen om ook andere zaken te regelen die in de bedrijfsvoering van de binnenvaart naar voren komen en buiten de publiekrechtelijke scope liggen.

Naar aanleiding hiervan heeft de SAB al tot doel gesteld om diverse diensten te kunnen verlenen op het gebied van zee- en binnenvaart. De gedachte hierbij is te zorgen voor “één loket functie”.

Om deze gedachte te kunnen uitvoeren bestaat naast de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart:

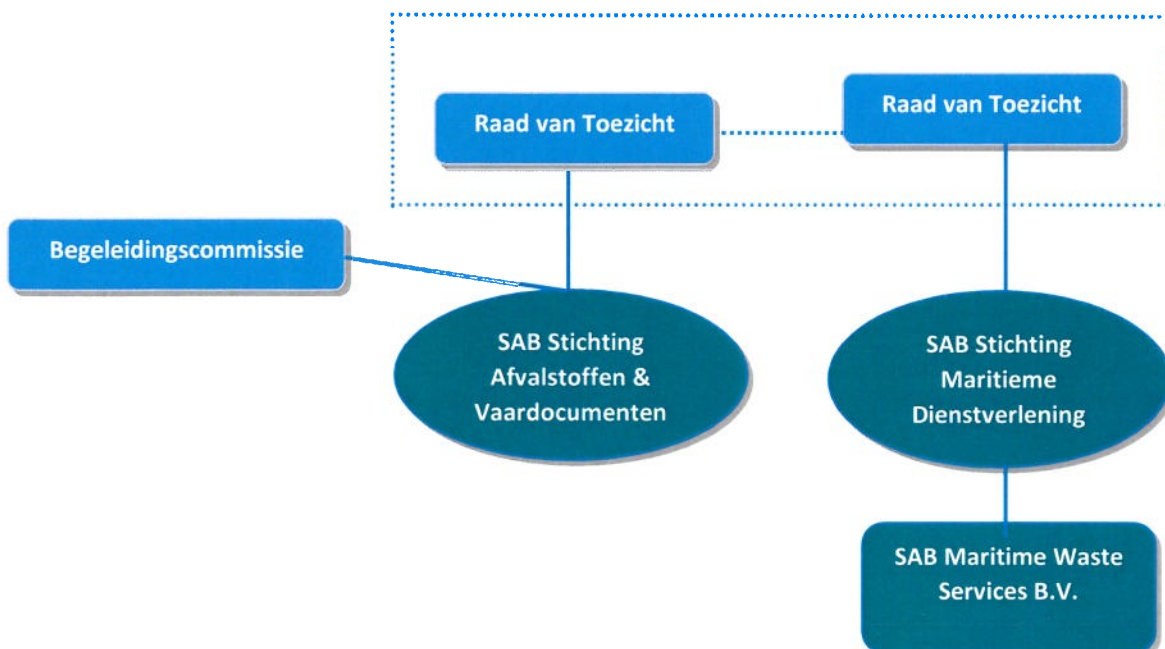
- SAB Stichting Maritieme Dienstverlening en
- SAB Maritime Waste Services B.V.

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.

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

5.2 Structuur organisatie SAB



5.3 Personele bezetting

In 2014 bedraagt het aantal medewerkers 13 personen (Per 1 januari 2014 – 11,65 fte, per 31 december 2014 – 11,35 fte). Er heeft een aantal personeelsmutaties plaatsgevonden. Deze hebben echter niet geleid tot uitbreiding of vermindering van het aantal personeelsleden.

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 College Bescherming Persoonsgegevens gemeld; gegevens worden verzameld en geregistreerd conform de Wet Bescherming Persoonsgegevens onder nummer m1369636.

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

ARES is inmiddels via interfaces gekoppeld met:

- GBA Gemeentelijke Basis Administratie
- SPE SPE CDNI-betaalsysteem
- DiRap Digitale meldpunt bunkerbedrijven
- 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 de meest unieke en up-to-date databank heeft in heel Europa. De SAB levert regelmatig waardevolle rapportages c.q. statistieken aan overheden (nationaal c.q. Internationaal, rederijen, brancheorganisaties, etc.).

7. Ontwikkelingen en toekomst

7.1 Niet meer zoekende in open water maar “ één loket ”

SAB Maritime Waste 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 kan gezien worden als een sleutel tot toekomstige dienstverlening. Zo wordt in enkele gemeenten c.q. havens toegang tot walstroom, drinkwaterpunten, eigen afgesloten afvalcontainers verzorgd en het voldoen van havengeld geregeld. Verschillende instanties worden door de SAB ontlast van administratieve en ondersteunende lasten doordat de gebruikers al klanten zijn van de SAB.

Om ook vaarweggebruikers van dienst te kunnen zijn die niet verplicht zijn de afvalbeheerbijdrage te voldoen en die dus niet beschikken over een ecokaart is de SAB-kaart ontwikkeld. Met deze kaart kan men dan ook gebruik maken van de beschikbare diensten.

Grote voordeel van deze dienst is dat de SAB functioneert als intermediair tussen opdrachtgever en afnemer van de dienst waarbij de vennootschap de administratieve afhandeling van de afgenomen diensten zal uitvoeren.



Voor de eindgebruiker c.q. afnemer (schipper) betekent gebruik van de kaart voor meerdere doeleinden:

- minder administratieve lasten (één factuur voor de afname van diverse diensten);
- gebruiksgemak (één kaart volstaat, cashgeld is niet nodig);
- kostenvermindering;
- één aanspreekpunt nl. de SAB;
- via internet inzicht in afgenomen diensten.

7.2 Digitale vaardocumenten moeten de toekomst worden

Het huidige proces voor afgifte van vaardocumenten is arbeidsintensief met hoge administratieve lasten en kosten voor alle partijen. Wettelijke uitvoeringstaken m.b.t. dienstboekjes en vaartijdenboeken worden ook door “zusterorganisaties” (overige lidstaten) uitgevoerd. De hiervoor benodigde gegevens worden per lidstaat van aanvrager gevraagd en apart ingevoerd (schriftelijk of digitaal). Onderling tussen de lidstaten zijn geen koppelingen m.b.t. gegevensbeheer. Internationaal is dus geen algehele controle mogelijk op diverse aspecten bij afgifte en bezit van enkele vaardocumenten.

In de loop van 2014 heeft de SAB een project opgezet om de omslachtige papieren afgifte, invulling en controle van vaardocumenten te gaan automatiseren.

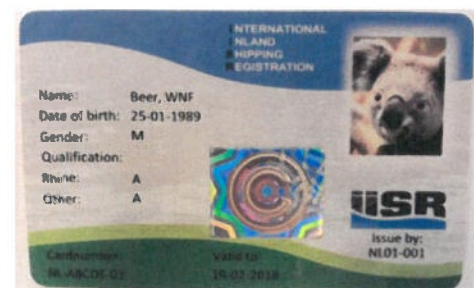
Het doel van het project is o.a.:

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

In het derde kwartaal van 2014 is er begonnen met het ontwerpen en programmeren van een digitaal platform voor het digitale vaartijdenboek en dienstboekje. Belangrijkste uitgangspunten waren dat de overstap van papier naar digitaal zo klein mogelijk moet zijn, dat er geen gevorderde ICT kennis nodig is voor de eindgebruiker, een minder fraude gevoelig systeem, en dat er een automatische koppeling is tussen het vaartijdenboek en dienstboekje.

In september 2014 is een pilot georganiseerd met een viertal rederijen. Voor de pilot is er een inlogportal (www.iisr.eu) gerealiseerd waar men vaartijden kan registreren gelijk zoals het papieren vaartijdenboek en waarbij de ingevoerde reizen automatisch gekoppeld worden aan het digitale dienstboekje van bemanningsleden. Het koppelen van bemanningsleden geschiedt door het lezen van een persoonlijke bemanningspas via een RFID reader gekoppeld aan een computer. Een bemanningspas kan slechts aan één digitaal vaartijdenboek tegelijkertijd worden gekoppeld. De bemanningspas is voorzien van een RFID chip welke enkel een uniek nummer bevat. De zichtbare items van de pas zijn een pasfoto, voornaam en achternaam, geboortedatum en functies.

In december 2014 heeft een bijeenkomst plaatsgevonden bij de SAB met alle betrokken partijen die op enigerlei wijze bemoeienis hebben met het aspect “vaardocumenten”. In deze bijeenkomst zijn de eerste opzet en de daarbij behaalde resultaten bekend gemaakt. Tevens zijn met diverse partijen afspraken gemaakt hoe het project in de toekomst een vervolg moet krijgen.



Jaarrapport 2014

Voor voorziene ontwikkel- en communicatiekosten is in de jaarrekening 2014 een bestemmingsreserve opgenomen.

Parallel naast dit project is door de STC-Group (Scheepvaart Transportcollege) in samenwerking met de EICB ingeschreven op een EU project Horizon 2020 (Prominent). In dit project zit een onderdeel m.b.t. het digitaliseren van het dienstboekje en vaartijdenboek. De SAB is gevraagd, in verband met haar kennis op het gebied van vaardocumenten en het digitaliseren van deze documenten, om technische en inhoudelijke ondersteuning te geven in dit project. De SAB heeft hiervoor in augustus 2014 een intentieverklaring getekend met de STC-Group. De verwachting is dat het project in de loop van 2015 van start zal gaan. Indien de SAB de digitale vaardocumenten verder kan gaan ontwikkelen dan zouden de gemaakte kosten mogelijk vergoed kunnen worden vanuit dit EU project.

7.3 Klant inzicht geven in zijn gegevens

Vanwege het “project digitaliseren van vaardocumenten” is de “persoonlijke bemanningspas” ontworpen. De kern van het gebruik van deze pas ligt bij het registreren van de vaartijd. Echter de pas kan ook voor andere doeleinden gebruikt worden. Zo kan de pas dienen als sleutel tot *“Inlogportal voor bemanningsleden”*.

De SAB heeft in 2014 een aanvang genomen tot het realiseren van een inlogportal voor bemanningsleden waarmee men de eigen gegevens kan inzien zoals die in ARES zijn geregistreerd:

- NAW gegevens;
- Documentgegevens (dienstboekjes, verklaringen, persoonsdocumenten, certificaten, diploma's al dan niet ge-upload in pdf vorm) en
- functies en aantal vaardagen.

De verwachting is dat dit in de loop van 2015 opgeleverd kan worden. Ook voor de scheepeigenaren zal in de loop van 2015 een *“inlogportal voor bedrijven”* (mijn-sab.nl) worden gerealiseerd.

7.4 Herbruikbare poetsdoeken goed voor milieu

In Nederland geeft de binnenvaart op jaarbasis gemiddeld zo'n 190.000 kilo aan poetsdoeken af die chemisch behandeld of verbrand worden. Recyclen levert dus een forse milieubesparing op. De SAB maakt zich sterk voor het zoveel mogelijk voorkomen van onnodig afval en het verantwoord inzamelen van ontstane afvalstoffen. Zo is de SAB jaren geleden al een samenwerking aangegaan met de firma Berendsen om herbruikbare poetsdoeken ter beschikking te stellen en de kosten op zich te nemen met betrekking tot onder meer de reiniging en het transport van de poetsdoeken. Gebruikte



poetsdoeken hoeven niet te worden weggegooid, maar kunnen worden hergebruikt. De firma Berendsen houdt zich bezig met het wassen van de met olie en vet bevulde poetsdoeken. Deze speciale poetsdoeken kunnen ongeveer 20 keer worden gewassen, voordat vervanging nodig is. Het vuile waswater wordt gezuiverd waarna circa 90% weer kan worden hergebruikt.

Inmiddels is de SAB de mening toegedaan dat de afgifte c.q. gebruik van deze poetsdoeken niet voldoende is. De SAB is in 2014 wederom in gesprek gegaan met de aanbieder van dit systeem en heeft getracht om het business model aan de huidige tijd aan te passen, waardoor het voor een ieder (schipper/inzamelaar/verkoper) aantrekkelijker wordt om het milieu een dienst te bewijzen.

7.5 Onderzoek administratieve dienstverlening bij ontgassing

Binnen het kader van het Scheepafvalstoffenverdrag zijn er voorstellen om het ontgassen van tankschepen te verbieden c.q. emissies te verminderen. Ook nationaal gaat een aantal provincies een ontgassingsverbod voorschrijven vanaf 2015.

De SAB is van mening dat zij een administratieve en organisatorische spil kan zijn binnen de processen van ontgassing. Voor nadere uitwerking c.q. onderzoek van een dergelijke rol heeft de SAB in de jaarrekening van 2014 een reserve bestemd ten behoeve van de uitvoering in 2015.

7.6 Kantoor SAB gaat naar het water

De huisvesting van het SAB kantoor is in de loop der jaren verslechterd. Om onze bezoekers een meer toegankelijk bezoekadres en het personeel een gezonde werkplek te bieden, verhuist het kantoor van de SAB eind 2015 naar de Waalhaven te Rotterdam. Voor deze verhuizing is op de jaarrekening van 2014 een reserve bestemd.

Nieuw adres per 26 oktober 2015:

Port City II, begane grond
Waalhaven 19 Z.z.
3089 JH Rotterdam
Postbus 5700
3008 AS Rotterdam



8. Samengevatte jaarrekening 2014

JOORE
Voor identificatiedoeleinden:
Paraaf:  d.d.: 23/11/2015

Jaarrapport 2014

8.1 Samengevatte balans per 31 december 2014

(Na voorstel resultaatbestemming)

	<u>31.12.2014</u>		<u>31.12.2013</u>	
	€	€	€	€
ACTIVA				
VASTE ACTIVA				
Materiële vaste activa		359.938		366.225
VLOTTENDE ACTIVA				
Vorraden vaardocumenten		3.960		21.449
Vorderingen		330.725		647.488
Liquide middelen		3.384.652		2.432.751
		<u>4.079.275</u>		<u>3.467.913</u>
PASSIVA				
STICHTINGSVERMOGEN				
Oprichtingskapitaal	4.538		4.538	
Overige reserves	73.742		79.654	
Bestemmingsfonds	50.000		-	
Bestemmingsreserves	<u>201.676</u>		<u>119.000</u>	
		329.956		203.192
EGALISATIEREKENINGEN		359.938		366.225
LANGLOPENDE SCHULDEN		91.036		369.360
KORTLOPENDE SCHULDEN		<u>3.298.345</u>		<u>2.529.136</u>
		<u>4.079.275</u>		<u>3.467.913</u>

JOORE

Voor identificatiedoeleinden:

Paraaf:

d.d.: 23-11-2014

8.2 Samengevatte staat van baten en lasten over 2014

	<u>2014</u>		<u>2013</u>	
	€	€	€	€
Bijdragen binnenvaart	3.523.706		3.344.890	
Opbrengsten vaardocumenten	295.234		288.987	
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>890.817</u>		<u>824.691</u>	
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		4.709.757		4.458.568
Kosten inzameling & verwijdering	3.432.631		3.310.551	
Kosten verkopen vaardocumenten	20.505		22.899	
Personeelskosten	687.825		656.119	
Overige bureaunkosten	<u>447.379</u>		<u>378.265</u>	
Som der stichtingslasten		4.588.340		4.367.834
Bedrijfsresultaat		121.417		90.734
Financiële baten en lasten		<u>5.347</u>		<u>3.025</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		126.764		93.759
Mutatie bestemmingsfondsen en -reserves		<u>-132.676</u>		<u>-119.000</u>
Totaal resultaat		-5.912		-25.241

8.3 Controleverklaring van de onafhankelijke accountant

De in dit jaarrapport opgenomen samengevatte jaarrekening, bestaande uit de samengevatte balans per 31 december 2014 en de staat van baten en lasten, zijn ontleend aan de gecontroleerde jaarrekening van SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart te Rotterdam. Wij hebben een oordeel met beperking verstrekt bij die jaarrekening in onze controleverklaring d.d. 28 oktober 2015 (zie hierna). Desbetreffende jaarrekening en deze samenvatting daarvan, bevatten geen weergave van gebeurtenissen die hebben plaatsgevonden sinds de datum van onze controleverklaring van 28 oktober 2015.

De samengevatte jaarrekening bevat niet alle toelichtingen die zijn vereist op basis van in Nederland geldende van toepassing zijnde grondslagen voor de financiële verslaggeving. Het kennismaken van de samengevatte jaarrekening kan derhalve niet in de plaats treden van het kennismaken van de gecontroleerde jaarrekening van SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart te Rotterdam.

Verantwoordelijkheid van het bestuur

Het bestuur is verantwoordelijk voor het opstellen van een samenvatting van de gecontroleerde jaarrekening in overeenstemming met de in Nederland geldende van toepassing zijnde grondslagen voor de financiële verslaggeving.

Verantwoordelijkheid van de accountant

Onze verantwoordelijkheid is het geven van een oordeel over de samengevatte jaarrekening op basis van onze werkzaamheden, uitgevoerd in overeenstemming met Nederlands Recht, waaronder de Nederlandse Standaard 810, "Opdrachten om te rapporteren betreffende samengevatte financiële overzichten".

Oordeel

Naar ons oordeel is de samengevatte jaarrekening in alle van materieel zijnde aspecten consistent met de gecontroleerde jaarrekening van SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart en in overeenstemming met de in Nederland geldende van toepassing zijnde grondslagen voor de financiële verslaggeving. Echter de samengevatte jaarrekening omvat een beperking in dezelfde mate als de gecontroleerde jaarrekening van SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart per 2014.

De afwijking in de gecontroleerde jaarrekening is omschreven in ons oordeel met beperking in onze controleverklaring van 28 oktober 2015. De in de samengevatte jaarrekening opgenomen bedragen in verband met het SPE-CDNI betaalsysteem zijn ontleend aan het uitgangspunt van een effectieve werking van het SPE-CDNI betaalsysteem. Ter verkrijging van zekerheid betreffende dit uitgangspunt is in overeenstemming met Standaard 402 "Controleoverwegingen wanneer een entiteit gebruik maakt van een serviceorganisatie" aan (de accountant van) het CDNI verzocht om over de opzet en werking en de bij CDNI gehanteerde interne beheersingsmaatregelen een ISAE 3402 (type 2) verklaring te verstrekken. Deze verklaring is echter niet ontvangen. Ook op andere wijze is hierover door ons geen geschikte controle-informatie te verkrijgen. Om deze reden hebben wij niet kunnen vaststellen of er eventueel correcties noodzakelijk waren met betrekking tot de bedragen die samenhangen met het SPE-CDNI betaalsysteem.

Tilburg, 23 november 2015

Joore NV
drs. H. Kats RA
externe accountant