



Confidentieel

Jaarrapport 2024 – 6 mei 2025

Inhoudsopgave

Bestuursverslag	4
1. Inleiding	4
2. Doelstellingen Stichting SAB	4
3. Kerntaken Stichting SAB	5
3.1 Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag	5
3.2 Nationaal Instituut (NI)	6
3.2.1 Afvalbeheersbijdrage	7
3.2.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)	8
3.2.3 Wijze van financiering niet-oliehoudend KGA en restafval (deel C)	11
3.3 SAB-inzamelnetwork	13
3.3.1 Afvalregistratiesysteem	13
3.3.2 Europese aanbesteding	14
3.3.3 Bedrijfsafvalstromen	14
3.3.4 Inzameling realisatie 2024 ten opzichte van 2023	15
3.4 Controletaak ILT	16
3.5 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten	18
3.5.1 Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten	18
3.5.2 Op afspraak naar de SAB-balie	20
3.5.3 Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart	20
3.5.4 Nationaal register/Single Point of Contact	20
3.5.5 European Hull Database 2.0	21
3.5.6 Verbeteren informatie derden	21
3.6 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie	22
4. Juridische borging	23
5. Binnenvaart Emissieprestatie Label	24
6. Organisatie SAB is meer dan de stichting	25
6.1 Algeheel toezicht	26
6.2 Klankbordgroep	26
6.3 Structuur organisatie SAB	27
6.4 Personele bezetting	27
6.5 SAB kwaliteitsmanagementsysteem	27

Jaarrapport 2024

6.6	Financiële instrumenten en beleggingsbeleid.....	28
6.7	Kantoor SAB	28
7.	Automatisering binnen SAB.....	29
7.1	Unieke databank	29
7.2	Veiligheid en privacywetgeving.....	30
8.	Ontwikkelingen en toekomst.....	31
8.1	Steeds meer vraag naar “één loket”	31
8.2	ShipAssist app	32
8.3	Overal beschikking over je vaargegevens	33
8.4	CrewCompass voor bedrijven	33
8.5	EdecTool	33
8.6	VoortVarend Besparen	34
8.7	Begroting van de staat van baten en lasten over 2025	35
8.8	Vermogenspositie	36
9	Jaarrekening	37
9.1	Algemene grondslagen	37
9.2	Samengevatte balans per 31 december 2024.....	38
9.3	Samengevatte Staat van baten en lasten over 2024.....	39
10	Overige gegevens.....	40
10.1	Controleverklaring van de onafhankelijk accountant	40

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 SAB 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 semioverheidsinstelling, 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 SAB 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.
- Single Point of Contact (SPoC) en een nationaal register in het kader van de Europese Beroepskwalificatie.
- Controle op het innen van de afvalbeheersbijdrage.
- Opstellen van dossiers ten behoeve van het opmaken van een bestuurlijke boete.
- Het uitgeven van het Binnenvaart Emissieprestatie Label.
- Het verrichten van alle verdere handelingen, die met het vorenstaande in de ruimste zin verband houden en daartoe bevorderlijk kunnen zijn.

Missie

“Het zorgen voor meer afvalreductie door het creëren van meer mogelijkheden en op allerlei niveaus digitaal innoveren in de binnenvaart. Dit alles moet bijdragen tot een efficiënter, veiliger, milieuvriendelijker en duurzaam vervoer van A naar B over het water.”

Visie

“Binnenvaart is de meest innovatieve en duurzaamste vervoersmodaliteit in Nederland”

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.

Jaarrapport 2024

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 Afvalbeheersbijdrage

De financiering van de inname en verwijdering van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval geschiedt door middel van een afvalbeheersbijdrage (verwijderingsbijdrage). Exploitanten van binnenvaartschepen dienen bij het bunkeren van accijnsvrije gasolie een afvalbeheersbijdrage te voldoen. De afvalbeheersbijdrage bedraagt € 10,- per m³ (1.000 liter) gebunkerde gasolie. Voor het innen van de afvalbeheersbijdrage is het SPE-CDNI-betaalsysteem ontwikkeld en aan de Nationaal Instituten ter beschikking gesteld.

Om deel te nemen aan het SPE-CDNI-betaalsysteem, dient een scheepseigenaar een ECO-rekening te openen bij een Nationaal Instituut naar keuze en zijn schepen te voorzien van een QR-code. Elk schip krijgt een unieke QR-code toegewezen die gekoppeld is aan de ECO-rekening van de eigenaar. In Nederland zijn de bunkerbedrijven uitgerust met mobiele telefoons die zijn afgestemd op het SPE-CDNI-betaalsysteem. Na het bunkeren wordt de QR-code van het schip gescand, waardoor de transactie digitaal wordt geregistreerd. De betaling van de afvalbeheersbijdrage wordt automatisch afgeschreven van de gekoppelde ECO-rekening van de scheepseigenaar.

ECO-rekeninghouders zijn verplicht hun afvalbeheersbijdrage te voldoen. De digitale transactie zorgt voor een eenvoudige, snelle en veilige verwerking van deze betalingen.

Bunkerbedrijven dienen transacties te melden waarbij, om welke reden dan ook, geen afwaardering van een ECO-rekening heeft plaatsgevonden. Per 31 december 2024 hebben scheepseigenaren uit binnen- en buitenland bij het Nederlands Nationaal Instituut 7.440 ECO-rekeningen geopend. Per 31 december 2023 waren dit er 7.288. In 2024 bedraagt de afvalbeheersbijdrage van de bij de SAB aangesloten ECO-rekeninghouders € 7.446.561.

SPE-CDNI 3.0 betaalsysteem

Op 1 september 2023 is het nieuwe SPE-CDNI 3.0 systeem inwerking getreden. De belangrijkste wijziging zit in het niet meer aanwezig zijn van een ECO-kaart (op het schip) en een betaalterminal (bij het bunkerstation). De betaling van de afvalbeheersbijdrage wordt nu verricht door middel van het uitlezen, via een smartphone app, van een QR-code. Het aanvragen van een nieuwe ECO-rekening kan volledig digitaal. Dit vermindert de administratieve lasten en zorgt ervoor dat de aanvrager sneller de ECO-rekening toegewezen krijgt. De rekeninghouder kan meer gegevens inzien en beheren. Zo kan de rekeninghouder zelf schippers toegang geven tot de app om namens het bedrijf transacties te voldoen.

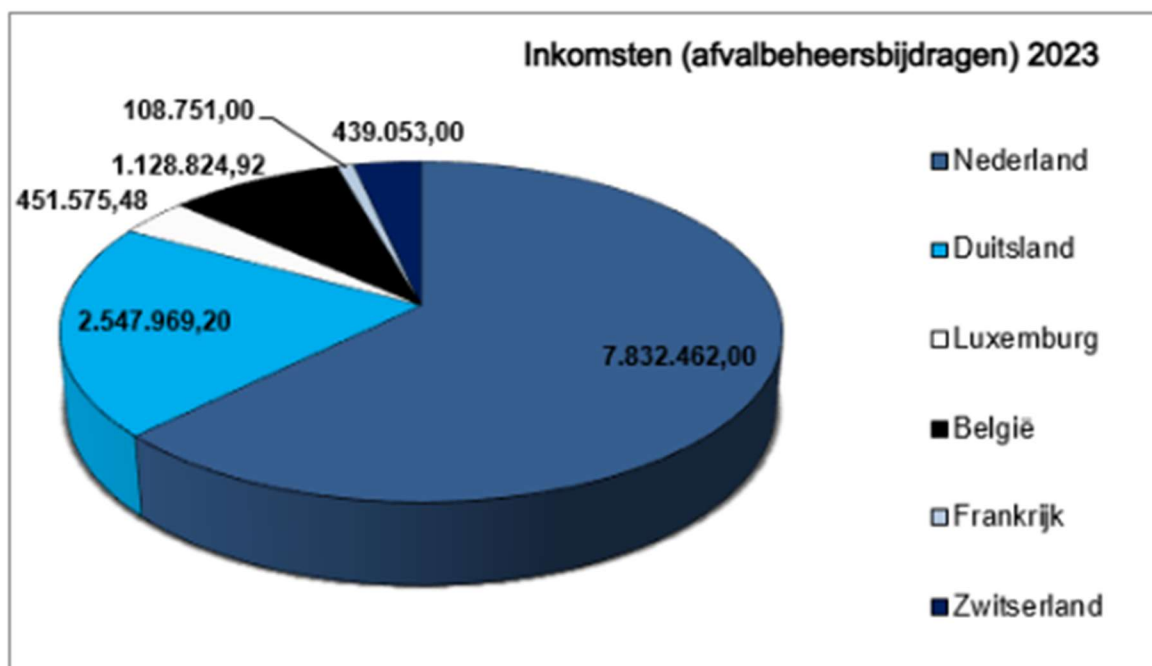
Het nieuwe SPE-CDNI-betaalsysteem 3.0 creëert een digitaal ticket in plaats van een geprint bonnetje. Dit ticket is op elk moment in te zien via de app of via de SPE-CDNI-website. Het SPE-CDNI-betaalsysteem 3.0 is minder storingsgevoelig in verband met het niet meer afhankelijk zijn van een internetconnectie of ECO-kaarten die defect gaan. In 2024 geschiedt 92% van alle betalingen middels de QR-code.

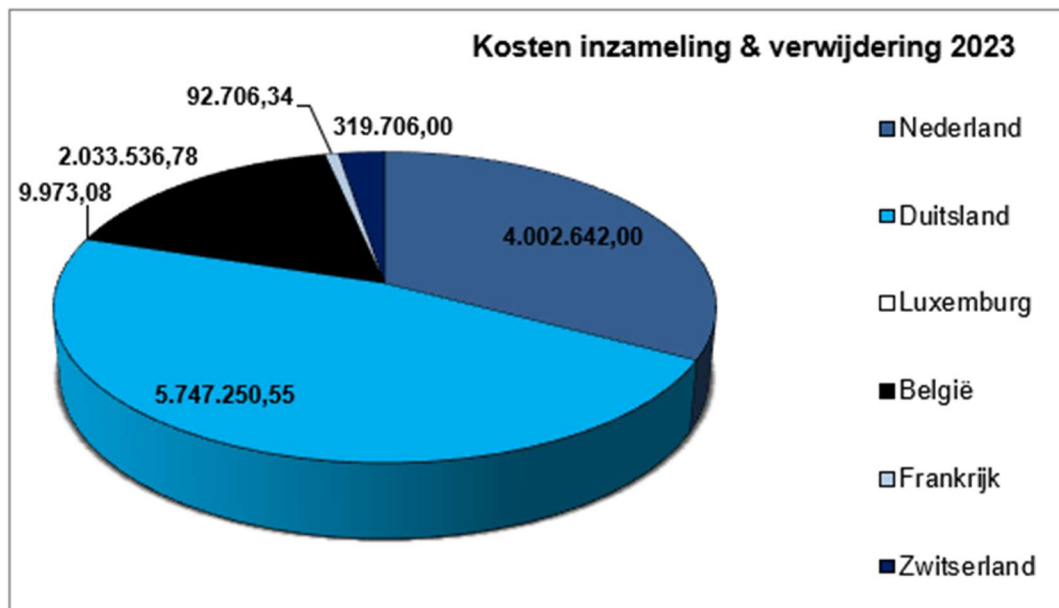
3.2.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)

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

Per kwartaal geven alle Nationaal Instituten de geïnde afvalbeheersbijdragen en de met de inname en verwijdering van olie- en vethoudende scheepsafvalstoffen gepaard gaande kosten aan het IVC door, waarna het IVC zorgdraagt 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 2023 de inkomsten respectievelijk kosten van het internationale financieringssysteem:





Op basis van deze gegevens zijn de inkomsten en uitgaven van 2023 als volgt verevend:

Definitieve verevening 2023					
<i>(op grond van besluit CVP d.d. 12 december 2024)</i>	Xn geinde bijdrage	Cn verevenings- Bijdrage	Totaal uit bijdrage	Zn kosten inz. verwijdering	verevenings- verschil
Nationaal instituut België	1.128.825	955.163	2.083.988	2.033.537	50.451
Nationaal instituut Duitsland	2.547.969	3.341.868	5.889.837	5.747.251	142.587
Nationaal instituut Frankrijk	108.751	-13.745	95.006	92.706	2.300
Nationaal instituut Luxemburg	451.576	-441.355	10.221	9.973	247
Nationaal instituut Nederland	7.832.462	-3.730.516	4.101.946	4.002.642	99.304
Nationaal instituut Zwitserland	439.053	-111.415	327.638	319.706	7.932
Totaal	TOTxn 12.508.636	0	12.508.636	TOTzn 12.205.815	302.821

NB: De definitieve gegevens (inkomsten/kosten/verevening) van alle landen over boekjaar 2024 zullen medio november 2025 beschikbaar zijn.

Jaarrapport 2024

Ontwikkeling inzamelkosten/inkomsten (verwijderingsbijdrage)

Inkomsten

In 2024 is er totaal € 12.150.364,- aan afvalbeheersbijdrage geïnd. Ten opzichte van 2023 is dit een daling van € 358.272,-.

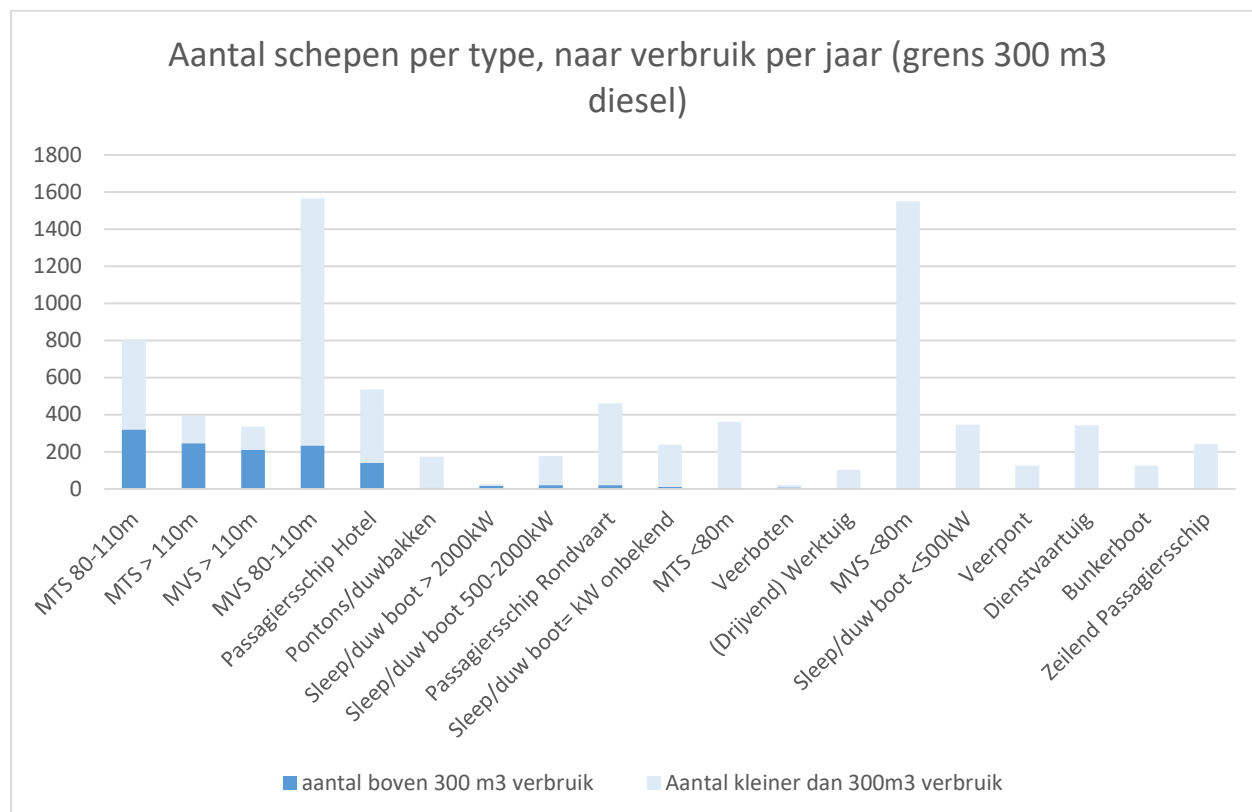
Kosten

In 2022 was door het Internationale en Coördinatieoverleg (IVC) besloten om de afvalbeheersbijdrage te verhogen naar € 10,- / 1000 liter accijnsvrije gasolie met ingang van 1 januari 2023. De kosten zijn internationaal in 2024 met 1% gestegen, terwijl de opbrengsten zijn gedaald.

Gezien de ontwikkelingen in 2024 en de prognose in 2025 met betrekking tot de verhouding kosten en inkomsten is te verwachten dat zich in het jaar 2026 een tekort aan inkomsten gaat voordoen. In december 2024 is dan ook door de CVP, na voorstel van het IVC, besloten om de afvalbeheersbijdrage te verhogen naar € 12,- / 1000 liter accijnsvrije gasolie met ingang van 1 januari 2026.

Ontwikkeling in totale gebruik van gasolie in Nederland

In voorgaande overzichten vanuit het CDNI zien we dat zowel in 2023 als 2024 de totale gebunkerde hoeveelheden gasolie een neergaande daling aangeven. Voor de toekomst is het interessant om deze ontwikkeling de komende jaren te volgen. Indien deze neergaande trend door blijft zetten, zal het interessant zijn om te onderzoeken waardoor het verminderde gebruik wordt veroorzaakt. In het kader hiervan heeft de SAB in 2024 een inventarisatie gedaan.



Type schip	aantal boven 300 m3 verbruik	Aantal kleiner dan 300m3 verbruik	Aandeel van schepen met verbruik groter dan 300m3 in totale populatie	Totaal
MTS 80-110m	320	481	40%	801
MTS > 110m	247	147	63%	394
MVS > 110m	210	125	63%	335
MVS 80-110m	234	1331	15%	1565
Passagiersschip Hotel	141	395	26%	536
Pontons/duwbakken	7	166	4%	173
Sleep/duw boot > 2000kW	17	9	65%	26
Sleep/duw boot 500-2000kW	20	157	11%	177
Passagiersschip Rondvaart	20	442	4%	462
Sleep/duw boot= kW onbekend	12	228	5%	240
MTS <80m	5	357	1%	362
Veerboten	8	12	40%	20
(Drijvend) Werktuig	3	100	3%	103
MVS <80m	4	1546	0%	1550
Sleep/duw boot <500kW	2	345	1%	347
Veerpont	2	123	2%	125
Dienstvaartuig	1	342	0%	343
Bunkerboot	0	125	0%	125
Zeilend Passagiersschip	1	241	0%	242
Eindtotaal	1254	6672	16%	7926

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.

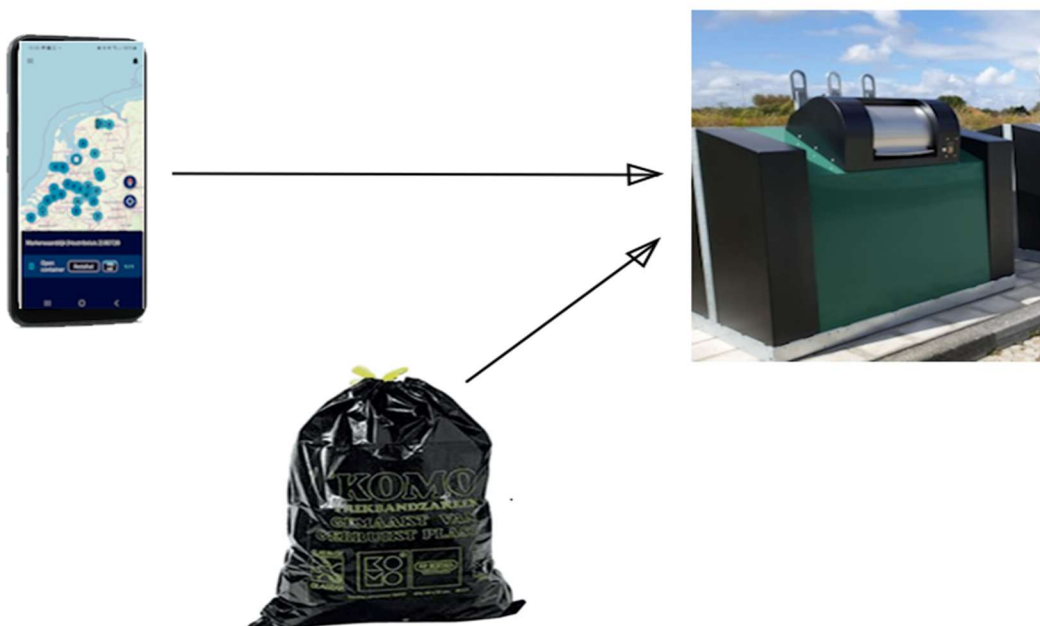
De SAB heeft in opdracht van en in overleg met Rijkswaterstaat een abonnementensysteem ontwikkeld, waarbij de kosten voor inzameling en verwijdering door de ontdoener worden voldaan en waarmee recht wordt gedaan aan het principe dat de vervuiler ook daadwerkelijk betaalt.

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

Jaarrapport 2024

Bij herinvesteringen dient de SAB zelf te kunnen voorzien in de met aanschaffingen gepaard gaande kosten. In de jaarrekening 2024 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 app ShipAssist, 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, papier en glas. Deze containers zijn door abonneenthouders, maar ook door niet-abonneenthouders te openen.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de containers bestemd voor plastic niet alleen gebruikt werden voor plastic afval, maar meestal vervuld waren met ander afval. Het gevolg hiervan is dat deze containers tegen hogere kosten geleegd moesten worden. In het voorjaar van 2023 zijn er 10 nieuwe plasticcontainers geplaatst. Deze containers zijn afgesloten en kunnen middels de ECO-kaart en app ShipAssist geopend worden. Er zijn in 2023 10 extra restafvalcontainers geplaatst op strategische plaatsen na overleg met de binnenvaartbranche. In verband met het verdwijnen van de ECO-kaart zijn alle oude en nieuwe containers voorzien met de nieuwste hardware-technieken waardoor het mogelijk wordt de container te bedienen met een app. De app is sinds het voorjaar van 2024 beschikbaar.

Om een vloeiende overgang te realiseren werken zowel als de app en de ECO-kaart naast elkaar op de containers. De containers openen met de ECO-kaart zal in het voorjaar van 2025 uitgeschakeld worden en kan men alleen nog de app gebruiken hiervoor.

De algehele kosten voor de vervanging en aanpassingen komen uit de bestemmingsreserve van deel C.

Jaarrapport 2024

Een overzicht van alle geplaatste RWS-afvalcontainers in Nederland is terug te vinden op de website van de SAB (www.sabni.nl/afval/containers) en op de website van het CDNI (www.cdni-iwt.org).

Op de SAB-website en de app is te zien wat de vullingsgraad van de afvalcontainer op dat moment is, hetgeen onnodig afmeren kan voorkomen.

In 2024 is binnen het SAB-inzamelnetwerk 59.182 kg (2023 – 58.906 kg) niet-oliehoudend KGA en 194.640 kg (2023 – 193.611 kg) 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.

Het 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.

In januari 2023 is door het CDNI een opdracht verstrekt tot het ontwikkelen van een internationaal afvalrapportagesysteem. Het grote voordeel van dit systeem is dat alle ingezamelde afvalstoffen van alle schepen in alle landen in één systeem zijn ondergebracht. Voor de binnenvaartondernemer wordt het dan ook mogelijk om één algemeen overzicht te verkrijgen wat zijn schip, of schepen, in een jaar in totaal aan afvalstoffen afgeeft.

Jaarrapport 2024

De intentie is dat alle Nationaal Instituten vanaf april 2024 gaan koppelen aan dit systeem. De stand in december 2024 is dat Nederland en Duitsland een koppeling tot stand hebben gebracht.

Omdat het Nederlandse afvalrapportagesysteem (Afvalrap) zoveel voordelen oplevert voor zowel de SAB, inzamelaars en de binnenvaart heeft het Nationaal Instituut van Zwitserland besloten om ook te gaan werken met het Nederlandse Afvalrap. Met specifieke aanpassingen voor Zwitserland in dit systeem is per 1 januari 2025 Zwitserland ook gekoppeld aan het internationale CDNI-afvalrapportagesysteem. Op dit moment heeft de ontdoener binnen Nederland nog steeds de mogelijkheid om zijn overzichten in te kunnen zien via www.mijn-sab.nl of in het CDNI-systeem via www.spe-cdni.org.

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.

Met ingang van 1 januari 2022 zijn, na inschrijving en goedkeuring, de percelen gegund aan:

- | | |
|--------------------|---|
| - Perceel 1 | Nature International Slop Disposal B.V. |
| - Perceel 2 | Marpol Services B.V. |
| - Perceel 3 | Marpol Services B.V. |
| - Perceel 4 | Martens Havenontvangstinstallatie Vlissingen B.V. |
| - Perceel 5 | Nature International Slop Disposal B.V. |
| - Perceel 6 | Nature International Slop Disposal B.V. |
| - Perceel 7 | Labee & Vrolijk B.V. |
| - Perceel 8 | Marpol Services B.V. |
| - Depot Nieuwegein | Martens Havenontvangstinstallatie Vlissingen B.V. |

De contracten verlopen per 31 december 2027.

3.3.3 Bedrijfsafvalstromen

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

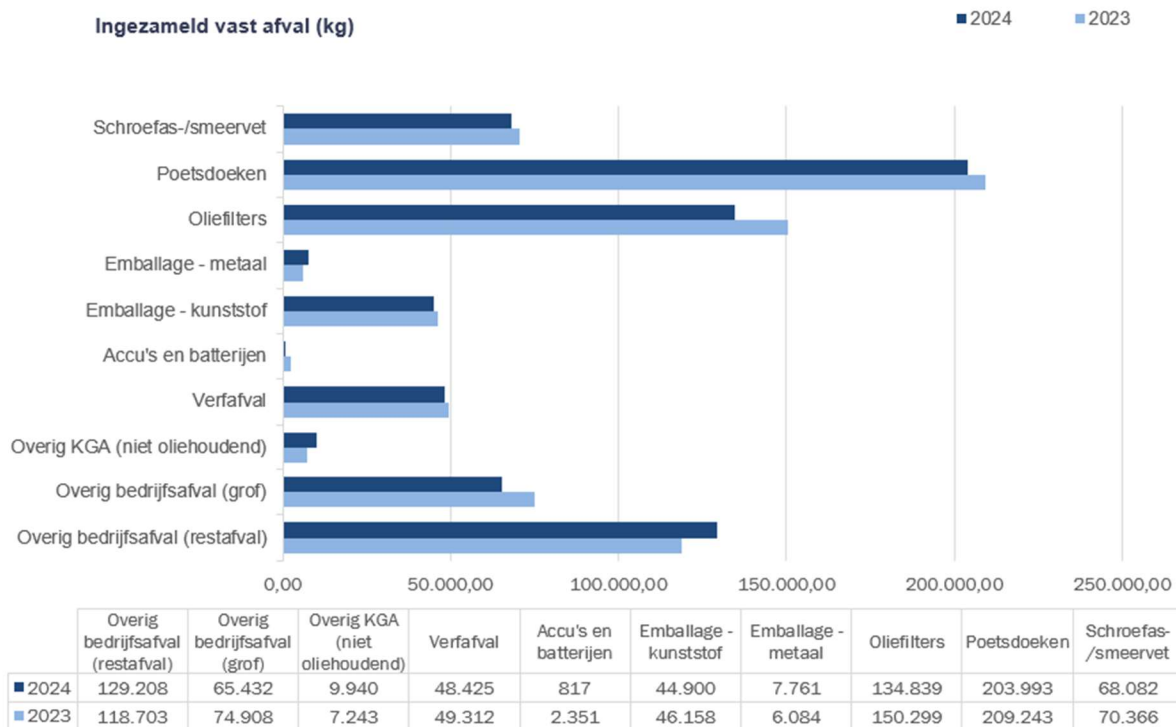
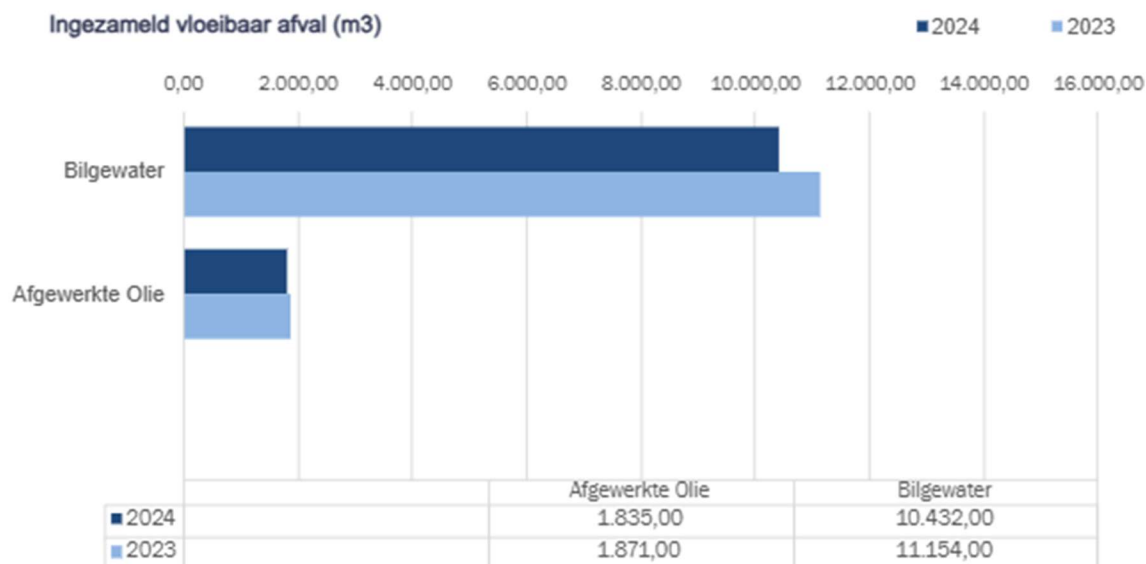
- afgewerkte olie
- bilgewater
- schroefas- / smeervet
- vast oliehoudend KGA – poetsdoeken & oliefilters
- emballage (metaal & kunststof)

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 en papier

Jaarrapport 2024

3.3.4 Inzameling realisatie 2024 ten opzichte van 2023



Jaarrapport 2024

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 afvalbeheersbijdrage.

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

In 2024 hebben bunkerbedrijven 58.883 transacties (2023 tot 1 september – 53.303) via het betaalsysteem verwerkt. Daarnaast hebben de bunkerbedrijven 13.977 meldingen (2023 – 8.986) via het digitale systeem “DiRap” gemeld.

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 afvalbeheersbijdrage.

Bij vermeende overtreding (niet betalen van de afvalbeheersbijdrage) wordt betrokkene via een beschikking (kennisgeving van overtreding) in de gelegenheid gesteld om alsnog de verplichte afvalbeheersbijdrage te voldoen.

De DiRap-meldingen worden als volgt onderverdeeld en verwerkt:

- Handmatige verwerking van verschuldigde afvalbeheersbijdrage in het internationale SPE-CDNI-betaalsysteem.
- Opmaken en versturen van beschikkingen en aanmaningen.
- Opmaken bestuurlijk boetedossier voor ILT.
- Opstarten van deurwaarderstraject.

Veelal vinden er bunkeringen plaats waarbij geen QR-code gebruikt wordt voor het afdragen van de afvalbeheersbijdrage, maar waar de schipper/eigenaar wel in bezit is van een QR-code/ECO-rekening. Deze DiRap-meldingen worden handmatig geselecteerd en verwerkt in het SPE-CDNI-betaalsysteem. In 2024 betrof dit 10.531 keer van alle DiRap-meldingen.

Indien na onderzoek blijkt dat de schipper/eigenaar niet in bezit is van een ECO-rekening en niet valt onder de uitzonderingen (zeeschip of pleziervaart) wordt er een beschikking opgesteld en verstuurd. In 2024 waren dit totaal 354 beschikkingen (2023 – 151 geldende voor de situatie vóór 1 augustus 2023).

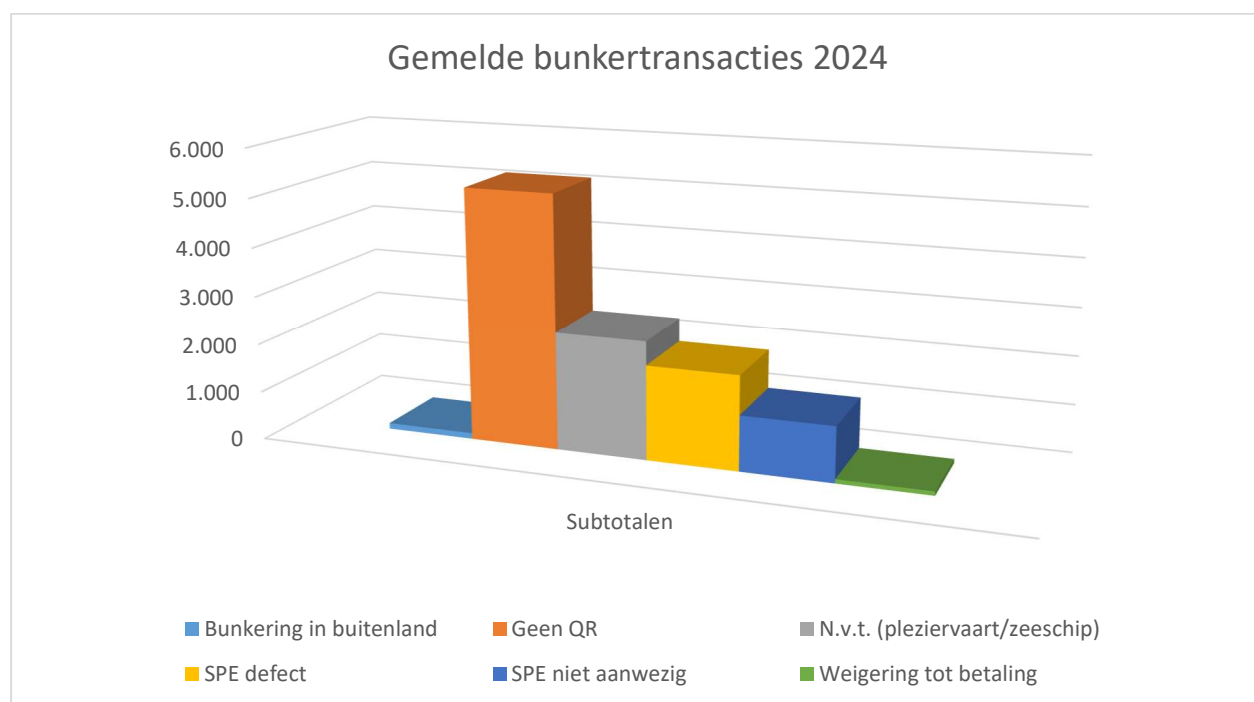
De schipper/eigenaar heeft met de beschikking 6 weken de tijd om alsnog de verschuldigde verwijderingsbijdrage te voldoen. Indien er niet binnen 6 weken betaald wordt, zal er een aanmaning opgemaakt worden. Alle scheeps- en eigenaarsgegevens worden nogmaals gecontroleerd en een aanmaning wordt verstuurd. In 2024 waren dit 116 aanmaningen (2023 – 58 geldende voor de situatie vóór 1 augustus 2023).

Jaarrapport 2024

De betalingstermijn voor de aanmaning bedraagt 2 weken. Indien de schipper/eigenaar niet binnen de gestelde betalingstermijn het verschuldigde bedrag voldoet, zal er een boetedossier worden opgesteld. Dit betekent dat er een bunkerverklaring opgevraagd wordt bij het bunkerstation van de betreffende bunkering, de verstuurde beschikking en aanmaning verzameld worden en nogmaals alle gegevens gecontroleerd worden. Dit dossier wordt dan naar ILT verstuurd voor het opstarten van een bestuurlijk boetetraject. In 2024 zijn totaal 26 dossiers doorgestuurd naar ILT (2023 – 29). De SAB zal daarnaast een deurwaarderstraject opstarten voor het innen van de verschuldigde afvalbeheersbijdrage.

Zeeschepen vallen buiten het Scheepsafvalstoffenverdrag. Omdat er bij deze bunkertransacties geen afwaardering van de ECO-rekening plaatsvindt, worden ook deze transacties, 2.369 in 2024 (2023 – 1.472) via het DiRap-systeem gemeld.

Overzicht gemelde bunkertransacties via “DiRap”:



Jaarrapport 2024

3.5 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten

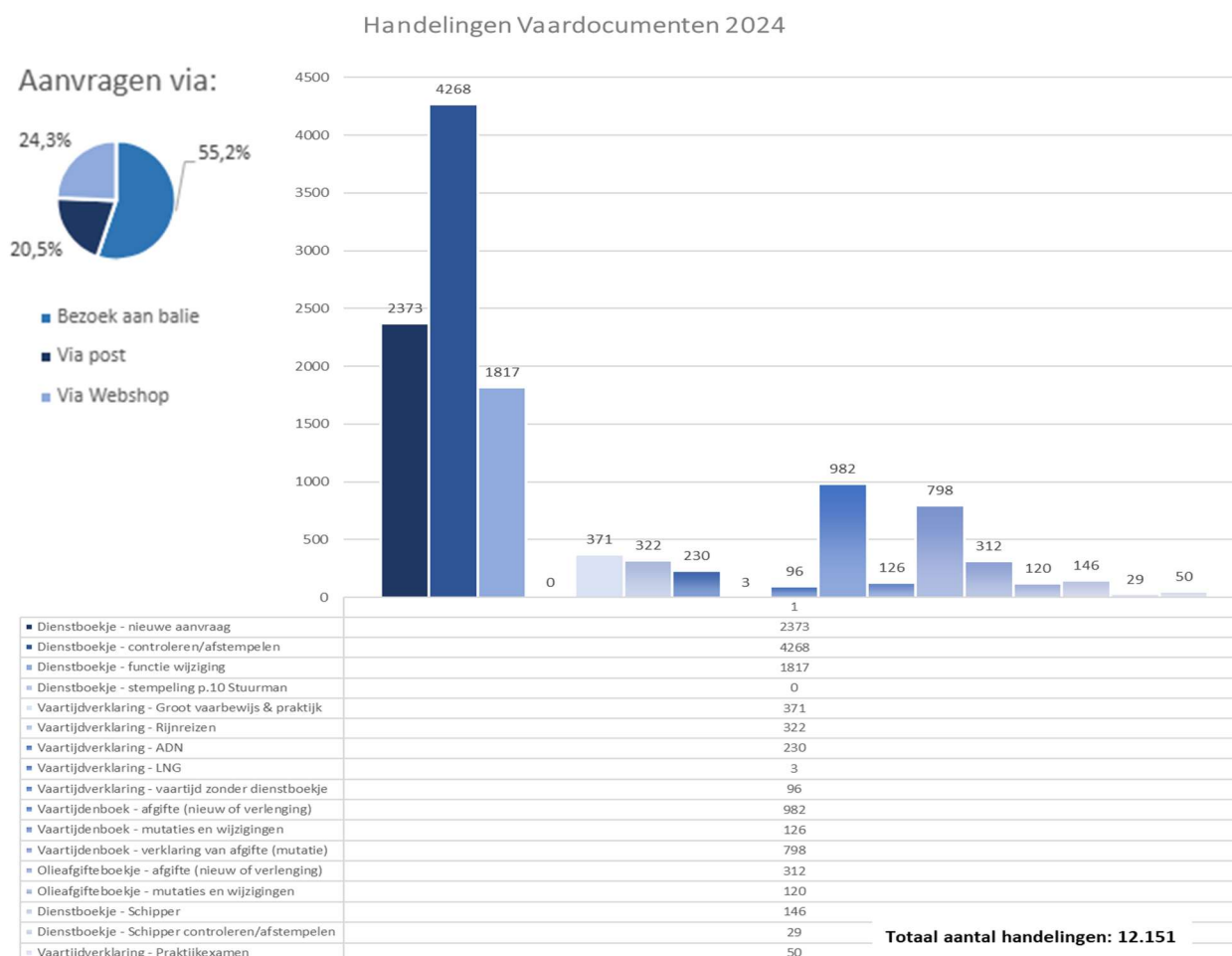
De SAB geeft, onder verantwoording van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat c.q. Inspecteur Generaal van Inspectie Leefomgeving en Transport, dienstboekjes, olieafgifteboekjes en vaartijdenboeken af. Daarnaast worden ook vaartijdverklaringen afgegeven, welke benodigd zijn voor het verkrijgen van een Rijnpatent, Kwalificatiecertificaat Schipper, praktijkdiploma matroos of schipper, aantonen van ervaring voor een type C-, G- of LNG-tankschip in het kader van het ADN en veiligheidstrainingenboekjes (voor de passagiersvaart).

3.5.1 Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten

Voor het verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten kunnen belanghebbenden de aanvraag fysiek (in persoon) doen bij de balie van de SAB, 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 2024 zijn er 12.151 vaar- en registratiedocumenten afgegeven (2023 - 13.588):



Jaarrapport 2024

Afgifte dienstboekjes in 2024 op nationaliteit aanvrager:

Nationaliteit	Aantal
Argentijnse	1
Belgische	30
Braziliaanse	1
Brits burger	3
Bulgaarse	22
Burger van de Bondsrepubliek Duitsland	25
Colombiaanse	1
Cyprische	1
Deense	1
Ecuadoraanse	1
Egyptische	1
Filipijnse	443
Franse	3
Griekse	2
Hongaarse	8
Ierse	2
Indonesische	63
Italiaanse	5
Kaapverdische	4
Kameroense	1
Kroatische	11
Letse	108
Litouwse	2
Macedonische	2

Nationaliteit	Aantal
Montenegrijnse	2
Myanmarese	19
Nederlandse	1839
Noorse	2
Oekraïense	5
Onbekend	2
Oostenrijkse	1
Poolse	55
Portugese	13
Roemeense	155
Servische	22
Sloveense	3
Slowaakse	17
Spaanse	7
Surinaamse	1
Syrische	2
Thaise	2
Tsjechische	9
Tunesische	1
Turkse	5
Zuid-Afrikaanse	2
Zuid-Koreaanse	1
Zweedse	3
Zwitserse	4
Totaal	2913

Toegekende functies in 2024:

Toegekende functies	
Deksman	976
Lichtmatroos	622
Matroos	799
Volmatroos	598
Stuurman	506
Machinist	0

3.5.2 *Op afspraak naar de SAB-balie*

Bij het afhandelen van vaardocumenten aan de SAB-balie kwam het vaak voor dat klanten gelijktijdig binnenkwamen. Dit resulteerde in lange(re) wachttijden. Vanuit de branche werd daarom gevraagd of er op afspraak gewerkt kon worden. Na afstemming met de klankbordgroep is besloten dat per 1 mei 2019 de SAB-balie volledig op afspraak werkt. Hiervoor heeft de SAB een afsprakensysteem aangeschaft dat vergelijkbaar is met de systemen die gebruikt worden bij gemeenten en ziekenhuizen. De klant kan online een afspraak inplannen (afspraak.sabni.nl) en zelf een datum en tijdstip kiezen. In 2024 heeft circa 55% van alle klanten gebruik gemaakt van het afsprakensysteem.

3.5.3 *Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart*

Op 18 januari 2022 is de nieuwe Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart (EU 2017/2397) deels in de Nederlandse regelgeving geïmplementeerd. Elke lidstaat moet zijn *nationaal register* met ingang van 18 januari 2022 kunnen koppelen met de European Crew Data Base (ECDB), zodat de benodigde gegevens tussen de lidstaten gedeeld kunnen worden. De SAB heeft de specificaties voor een koppeling met het ECDB meegenomen in het project “APPLISS”.

Ook het CBR dient zijn gegevens te registreren in het ECDB. Daartoe is een koppeling tussen het CBR en de SAB gerealiseerd om het CBR indirect door te kunnen koppelen met het ECDB.

Omdat de richtlijn nog niet volledig in de Nederlandse regelgeving is geïmplementeerd kon de SAB in 2024 uitsluitend CCR-dienstboekjes uitgeven en/of wijzigen en nog geen EU-dienstboekjes met daarbij behorende kwalificaties.

3.5.4 *Nationaal register/Single Point of Contact*

Op basis van EU-Richtlijn 2017/2397 (Beroepskwalificaties) is elke lidstaat verplicht een register op te zetten en een Single Point of Contact (SPoC) voor de ECDB aan te wijzen. Naar verwachting zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in 2025 in de Binnenvaartregeling de SAB aanwijzen als het SPoC.

Middels een nationaal register worden de bemanningsgegevens, geregistreerd bij de SAB en het CBR, gekoppeld aan de (ECDB). Dit stelt lidstaten die verbonden zijn met de ECDB in staat om kwalificaties van bemanningsleden eenvoudig te verifiëren.

De SAB is aanspreekpunt, zowel op technisch als informatief vlak voor de ECDB. Dit geldt voor de EC, maar ook voor handhavingsinstanties, het CBR en andere nationale registers binnen de EU die toegang hebben tot de ECDB.

3.5.5 *European Hull Database 2.0*

De European Hull Database 2.0 (EHDB) is in oktober 2024 live gegaan en vormt de nieuwe standaard voor het registreren en beheren van scheepsgegevens op internationaal vlak. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) fungeert als Single Point of Contact (SPoC) voor Nederland en is verantwoordelijk voor het beheer en de invoer van gegevens in de database.

De SAB zal in 2025 een koppeling realiseren met EHDB 2.0 omdat het unieke vaartijdenboeknummer (EU/CCR) met het daaraan gekoppelde schip geregistreerd moet worden.

3.5.6 *Verbeteren informatie derden*

In verband met het controleren van dienstboekjes worden door aanvragers vaak diverse soorten binnenvaartdiploma'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 2024 over en weer informatie gedeeld met deze instituten.

De SAB houdt periodiek overleg met een vertegenwoordiger van de onderwijsraad en de brancheverenigingen. Tijdens dit overleg wordt besproken wat er speelt in het "veld" op het gebied van onderwijs in de binnenvaart en worden casussen voorgelegd met bijzondere gevallen. Deze periodieke bijeenkomsten zijn voorafgaand van de bijeenkomsten voor de onderwijsraad.

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).

De SAB biedt uitgebreide informatie en stelt diverse documenten beschikbaar via haar website, www.sabni.nl, die in 2024 volledig is gemoderniseerd. Naast het verstrekken van informatie via de telefoon en/of per e-mail zijn er in 2024 – 33.000 (2023 – 31.275) unieke bezoekers op deze site geweest.

De SAB heeft in 2024 weer deel genomen aan de binnenvaartbeurs 'Maritime Industry' in Gorinchem. De speerpunten op deze beurs waren het Binnenvaart Emissieprestatie Label en de lancering van de app ShipAssist.

De SAB is digitaal actief op verschillende social media platforms, zoals Facebook en LinkedIn. Op deze platforms worden nieuws en actualiteiten gepubliceerd.

4. Juridische borging

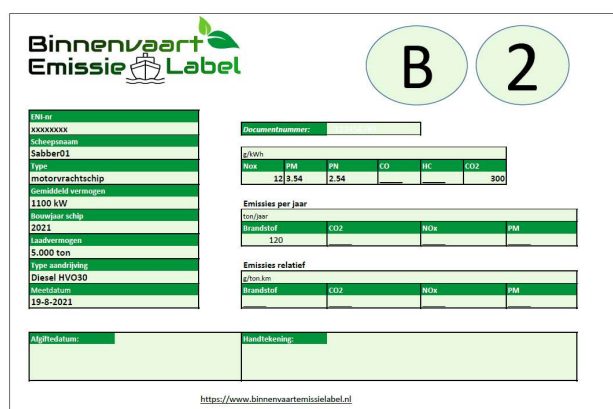
De kerntaken van de SAB zijn geborgd in diverse mandaten c.q. regelingen en uitvoeringsovereenkomsten. In onderstaand schema is terug te vinden waar de taken ten grondslag liggen.

Taakuitoefening	Mandaat	Overeenkomst
Nationaal Instituut	Stcrt.nr. 16425 (30/6/2009)	31049559 van 1-1-2011, tussen SAB en de Minister van I&W
Inning afvalbeheersbijdrage	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 I&W
<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)	
Binnenvaart emissie prestatie label		Raamovereenkomst ARVODI-2018 inzake uitgifte Emissieprestatie labels binnenvaart (6-8-2021)
Nationaal register/SPoC		Subsidieregeling uitvoering wettelijk taak nr. 5000006025 / zaaknr. 31187523

5. Binnenvaart Emissieprestatie Label

In het voorjaar van 2021 heeft de SAB ingeschreven op een aanbesteding, uitgeschreven door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarin de taak: "Het uitgeven van een Binnenvaart Emissie prestatie Label" omschreven stond. Deze opdracht is in juli 2021 aan de SAB voor de komende 5 jaar gegund.

Het doel van deze opdracht is om de binnenvaart te voorzien van een emissielabel waaruit blijkt wat de werkelijke gemiddelde uitstoot van NOX-, CO₂- en PM-stoffen is van het gehele schip. De houder van zo'n label kan dan in de toekomst voordelen behalen bij bijvoorbeeld havens, banken en verzekeringsbedrijven.



Binnenvaart Emissie Label

Documentnummer: []

g/kwh

NOx	PM	PM	CO	HC	CO ₂
12	5.54	2.54			300

Emissies per jaar

ton/jaar	CO ₂	NOx	PM
120			

Emissies relatief

g/ton km	CO ₂	NOx	PM

Algemeen: [] **Landtrekking:** []

<https://www.binnenvaartemissielabel.nl>

De SAB heeft een website en een digitale portal ingericht voor het aanvragen van het label. De scheepseigenaar moet diverse uitstootgegevens, meetrapporten, bunkerbonnen en foto's van alle motoren uploaden in deze portal. Na uploaden van deze gegevens wordt het daarbij behorende label digitaal verstrekt. Om de uitstootgegevens te blijven monitoren, is de eigenaar verplicht om per kwartaal c.q. jaarlijks zijn gegevens te updaten.

Het direct monitoren van de gegevens is het grote verschil bij het verstrekken van andere labels die werken met uitstootgegevens, zoals Green Award. Indien de eigenaar van een binnenvaartschip een wijziging toepast in zijn techniek of brandstof, dan wordt het binnenvaartemissielabel direct daarna aangepast in tegenstelling tot labels die bijvoorbeeld 3 of 4 jaar geldig zijn. Het binnenvaartemissielabel wordt hierdoor een flexibel label die op elk moment in waarde kan wijzigen maar ook in negatieve vorm als dit van toepassing is.

De schepen waarvoor een label is afgegeven, worden getoond op een voor publiek toegankelijke site: www.binnenvaartemissielabel.nl

In 2024 zijn 235 accounts actief, 27 labelaanvragen ingediend en 44 emissieprestatielabels uitgegeven.

6. Organisatie SAB is meer dan de stichting

Door de uitvoering van haar publiekrechtelijke taken werkt de SAB samen met diverse stakeholders zoals:

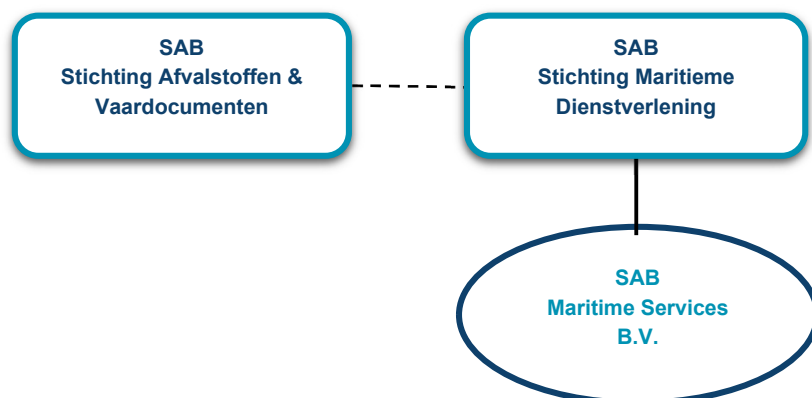
- Overheden (nationaal en internationaal)
- Gemeenten
- Provincies
- Het bedrijfsleven (zee- en binnenvaart)
- De bunkerbedrijven
- De inzamelaars (ontdoeners c.q. afvalverwerkers)
- Zusterorganisaties Nationaal Instituten in het buitenland
- Brancheorganisaties en havenbedrijven
- Onderzoeksbureaus

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

Naar aanleiding hiervan verleent de SAB diverse diensten op het gebied van zee- en binnenvaart. De doelstelling van de SAB is om maritiem breed “één loketfunctie” te creëren.

Om dit te kunnen realiseren en uit te voeren, bestaan er naast de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart:

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



Jaarrapport 2024

6.1 *Algeheel 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 2024 bestaat de RvT uit de volgende personen:

- de heer J. Guurink (voorzitter)
- mevrouw L.M.M. Treuman
- de heer D. Baan

De Bestuurder-Directeur van de SAB in 2024 is de heer C. Kleiberg.

Per 1 april 2025 hebben er wijzigingen plaatsgevonden in de samenstelling van het bestuur en de Raad van Toezicht. De heer L. de Hooge is op die datum benoemd als nieuwe Bestuurder-Directeur en volgt hiermee de heer C. Kleiberg op. Tevens is binnen de Raad van Toezicht de heer D. Baan per genoemde datum benoemd tot voorzitter van de Raad van Toezicht, als opvolger van de heer J. Guurink, die deze functie tot dan toe heeft bekleed.

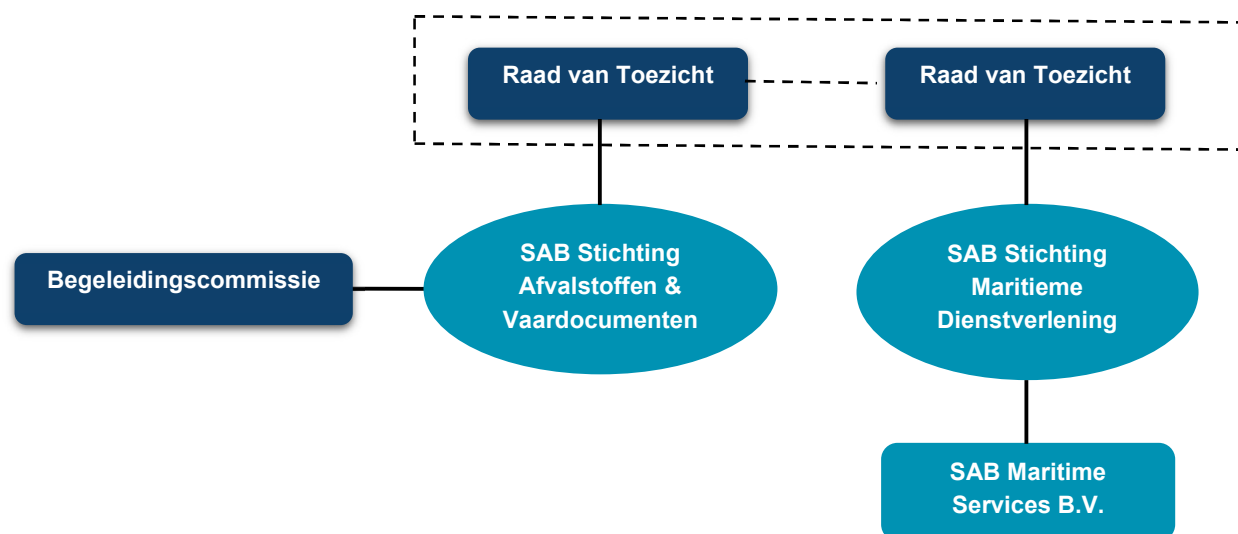
Naast dit toezicht wordt ook vanuit de overeenkomst met Rijkswaterstaat geregeld dat de Begeleidingscommissie, bestaande uit leden van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat en Inspectie Leefomgeving en Transport, eveneens toezicht houdt op de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten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

6.2 *Klankbordgroep*

Op advies van de Begeleidingscommissie en de Raad van Toezicht, is in 2017 een klankbordgroep samengesteld. Deze klankbordgroep op beleidsmatig niveau bestaat uit de heren A. Wanders, R. Pikaart, G. Deen en P. Wassenaar en op operationeel niveau de heren R. van Gelder, E. Knol en M. Zevenbergen, 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 een klankbordgroep en de SAB vindt minimaal 1 keer per jaar plaats.

6.3 Structuur organisatie SAB



6.4 Personele bezetting

Per 31 december 2024 bedraagt het aantal medewerkers 15 personen (11,8 FTE).

6.5 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. Hierdoor kan de SAB (alle SAB-medewerkers) de gewenste bijdragen leveren en voldoen 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.

In december 2024 is door LRQA een focusbezoek uitgevoerd. Tijdens dit bezoek werd een aantal processen van de SAB getoetst of deze voldoen aan de norm alsmede op een correcte wijze geïmplementeerd is. Het kwaliteitsmanagementsysteem van de SAB voldoet volledig aan de norm. In december 2025 zal er een hercertificering plaatsvinden.

6.6 Financiële instrumenten en beleggingsbeleid

Het valutarisico van de SAB is nihil aangezien de in- en verkopen allemaal in euro's plaatsvinden. De SAB heeft geen openstaande posities ultimo boekjaar 2024, waarover een prijsrisico gelopen wordt.

De 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.

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

6.7 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 afsprakensysteem aan de balie.



Adresgegevens:

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

Postbus 5700
3008 AS Rotterdam

Jaarrapport 2024

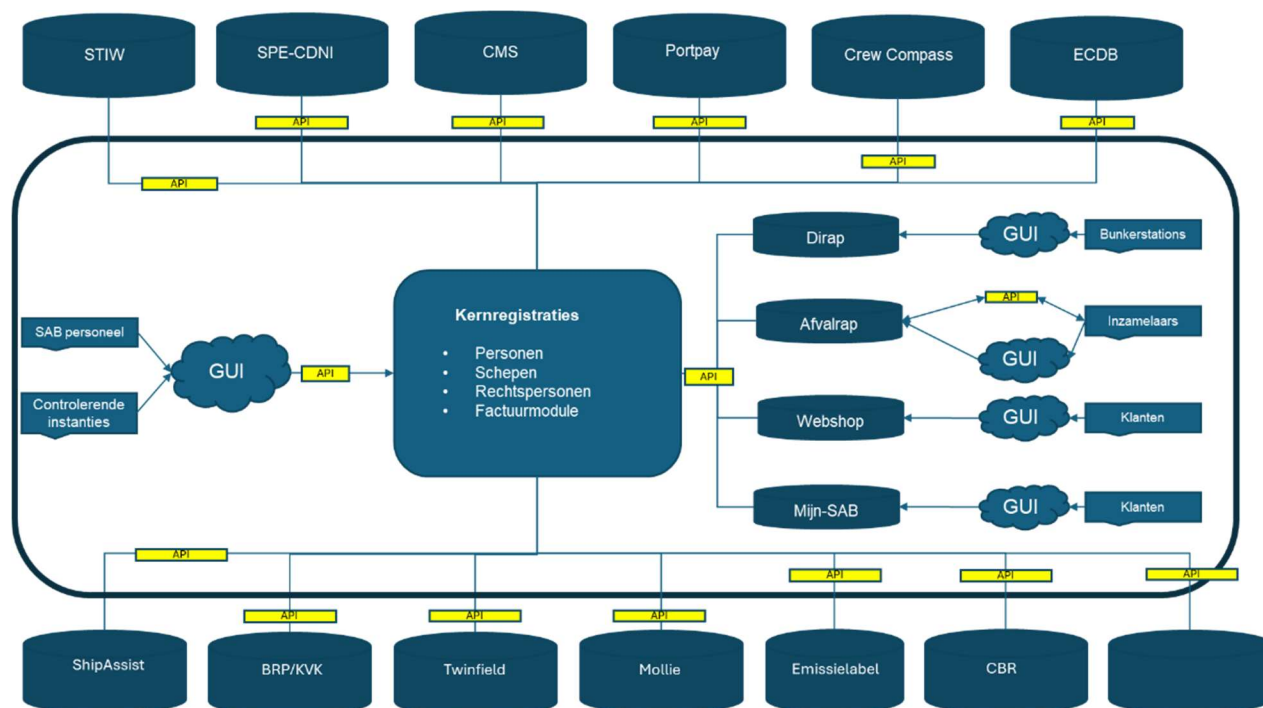
7. Automatisering binnen SAB

7.1 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 in 2020/2021 het nieuwe systeem genaamd APPLICatie Systeem Scheepvaart (APPLISS) laten ontwikkelen. Binnen dit systeem worden alle gegevens die de SAB voor haar werkzaamheden nodig heeft geregistreerd en hiermee wordt tevens voorzien in de financiële administratie.

Overzichtsplaatje opzet APPLISS en systemen derden:



Jaarrapport 2024

APPLISS 2031

Naast het continu updaten en doorontwikkelen van APPLISS zal dit systeem rond 2031 wederom vernieuwd moeten worden om te blijven voldoen aan de steeds strengere eisen voor veiligheid.

De totale kosten voor het vernieuwen van APPLISS in 2031 worden begroot op € 1.053.000,-. Dit bedrag is inclusief voorbereidings- en aanbestedingskosten.

Vooruitlopend op een officieel besluit voor het vervangen van het huidige APPLISS in 2031 wordt door Rijkswaterstaat en Overige vanaf 2022 jaarlijks een bijdrage van € 71.100 gedaan. Deze bijdragen worden als 'vooruit ontvangen bijdragen APPLISS 2031' gepresenteerd.

De opbouw van de gelden zal er de komende jaren als volgt uitzien:

	2022	Nog te ontvangen bijdragen APPLISS 2031									Totaal
		2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
APPLISS 2031	71.100	71.100	71.100	71.100	71.100	71.100	71.100	71.100	71.100	413.100	1.053.000
Rijkswaterstaat	56.100	56.100	56.100	56.100	56.100	56.100	56.100	56.100	56.100		504.900
ILT	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000		90.000
SAB MWS BV	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000		45.000
DGLM van het Ministerie I en W	0	0	0	0	0	0	0	0	0	413.100	413.100

DGLM (Ministerie IenW) heeft aangegeven dat zij, na een nog te nemen officieel besluit in 2030 bij Ontwerpbegroting 2031 door de Staten-Generaal (gelet op het budgetrecht van de Kamer), haar totale bijdrage van € 413.000 in 2031 zal voldoen. Daarbij zal DGLM de Kamer vooraf informeren over de intentie tot bijdrage vanaf Ontwerpbegroting 2027 aan de hand van de meerjarenbegrotingen.

7.2 Veiligheid en privacywetgeving

In de database van de SAB staan drie belangrijke stromen aan gegevens van personen, schepen en bedrijven. Eén van de hoofdtaken van de SAB is dat deze gegevens beschermd zijn en voldoet aan de 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 APPLISS, SPE-CDNI, DiRap, Afvalrap en Mijn-SAB.

In 2018 is de Privacyverklaring SAB volledig herzien om te voldoen aan de voorwaarden zoals gesteld in de AVG. Deze verklaring is online gezet op de SAB-website. In 2021 heeft een tussentijdse review plaatsgevonden op de Privacyverklaring van de SAB. Alle aanvraagformulieren die de SAB gebruikt voor haar taken zijn gewijzigd om tevens te voldoen aan de AVG.

Via mijn-sab.nl kunnen bedrijven hun eigen gegevens inzien en personen via crew-compass.nl die de SAB heeft geregistreerd.

In 2024 is er geen beroep gedaan op het recht "vergeten te worden", door personen waar de SAB gegevens van heeft geregistreerd. Tevens zijn er in 2024, voor zover bij de SAB bekend, geen datalekken ontstaan.

Met de ontwikkeling van het APPLISS-systeem is het waarborgen van privacy en veiligheid als hoogste prioriteit meegenomen. Resultaten van de Pen-test en opgemaakte PIA (Privacy Impact Assessment) zijn in bezit van de SAB.

8. Ontwikkelingen en toekomst

Naast de SAB Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten Binnenvaart bestaat de SAB Maritime Services B.V. zoals beschreven onder Hoofdstuk 6 van dit jaarrapport.

Binnen SAB Maritime Services B.V. denkt de SAB mee met diverse onderwerpen die spelen in de binnenvaart en streeft zij ernaar 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.

8.1 *Steeds meer vraag naar “één loket”*

SAB Maritime Service B.V. zet zich in om een breed scala aan voorzieningen toegankelijk te maken voor gebruikers. Deze diensten omvatten toegang tot walstroom, drinkwaterpunten en privé-afvalcontainers in diverse gemeenten en havens, waaronder Amsterdam, Ouderkerk aan de IJssel, Werkendam, Deventer, Doesburg, Terschelling, Schoonhoven, Leeuwarden en Zaandam. Ook het afhandelen van havengelden valt onder deze dienstverlening.

De SAB verlicht de administratieve en ondersteunende lasten voor de betrokken instanties, aangezien de gebruikers reeds klanten zijn bij de SAB. Aan de gemeenten en havens biedt SAB Maritime Service B.V. een voordelig pakket tegen een aantrekkelijk tarief. Dit leidt tot aanzienlijke kostenbesparingen voor de opdrachtgever, wat uiteindelijk kan resulteren in een kostenverlaging voor de gebruiker.

Voor de eindgebruiker, zoals de schipper, biedt het systeem van SAB Maritime Service B.V. meerdere voordelen:

- Vermindering van administratieve lasten door één verzamelfactuur voor verschillende diensten
- Gebruiksgemak, aangezien alle transacties digitaal verlopen en contant geld overbodig is
- Kostenbesparing
- Eén centraal aanspreekpunt bij de SAB
- Online inzage in afgenomen diensten
- Toegang tot een breed scala aan diensten aangeboden door SAB Maritime Service B.V.

Eén van de afvalparken in de haven van Amsterdam:



8.2 ShipAssist app

In 2022 werd de ontwikkeling van een vernieuwd SPE-CDNI-betaalsysteem gestart, waarmee een belangrijke overgang is gemaakt van de ECO-kaart naar een volledig digitale aanpak. Dit nieuwe systeem vervangt de bestaande betaalterminals en ECO-kaarten. Voor CDNI-gerelateerde transacties is de speciaal ontwikkelde SPE-CDNI-app geïntroduceerd, die exclusief gericht is op deze doeleinden.

Naast de SPE-CDNI-app is er in 2024 een aparte app (ShipAssist) gelanceerd voor de overige diensten die eerder via de ECO-kaart beschikbaar waren. In 2024 zijn de containers voor plastic- en restafval aangepast aan deze nieuwe technologie. Ook de havenfaciliteiten die voorheen gebruik maakten van de ECO-kaart zijn inmiddels omgebouwd.

Tijdens de overgangsperiode ondersteunen de faciliteiten zowel de ECO-kaart als de nieuwe app. In het eerste kwartaal van 2025 zal de ECO-kaartfunctionaliteit volledig worden uitgefaseerd. Er kan dan alleen nog met de app worden gewerkt.

Aanzet tot harmonisatie havenfaciliteiten

Met de overgang van de ECO-kaart naar de app ShipAssist is ervoor gekozen om de hardware en de app te laten lopen via het koppelvlak van de Stichting Innovatieve Waterwegen (STIW). De STIW streeft naar standaardisatie binnen de markt van havenfaciliteiten. Waar in sectoren zoals parkeren en het laden van elektrische voertuigen al grote stappen zijn gezet in harmonisatie tussen aanbieders, moet dit proces nog plaatsvinden binnen de binnenvaartsector.

Door de app en faciliteiten van de SAB te koppelen aan het koppelvlak van de STIW levert dit direct een bijdrage aan het bevorderen van uniformiteit en efficiëntie in de binnenvaart.

8.3 *Overall beschikking over je vaargegevens*

Op het inlogportaal Mijn-SAB (www.mijn-sab.nl) kunnen scheepseigenaren alle gegevens van hun bedrijf en schepen inzien en beschikken over alle bijbehorende digitaal opgeslagen documenten. Dit biedt het voordeel dat deze gegevens en documenten vanaf elke computer toegankelijk zijn. Naast scheepsgegevens kunnen gebruikers ook facturen en afvalgegevens van de schepen raadplegen.

Daarnaast is in 2024 een nieuw systeem ontwikkeld genaamd CrewCompass, speciaal voor bemanningsleden. Bemanningsleden hebben via crew-compass.nl toegang tot hun persoonlijke gegevens zoals opgebouwde vaardagen, functieregistraties en facturen. Ook kunnen zij belangrijke documenten eenvoudig opslaan en downloaden. Verdere doorontwikkeling van Mijn-SAB en CrewCompass blijft in 2025 een belangrijk speerpunt.

8.4 *CrewCompass voor bedrijven*

In 2024 is CrewCompass succesvol gelanceerd, een innovatieve uitbreiding op de bemanningspas die nu live wordt gebruikt door een grote internationale rederij. Deze rederij heeft CrewCompass geïntegreerd in haar eigen software, waardoor bemanningsleden die aan boord komen eenvoudig kunnen worden gecontroleerd op kwalificaties, certificaten en diploma's via een NFC-reader. Dit maakt het beheer van bemanningsgegevens sneller, efficiënter en betrouwbaarder.

De implementatie van CrewCompass biedt vernieuwende mogelijkheden voor bedrijven in de binnenvaartsector. Deze functionaliteit zal verder worden doorontwikkeld om tegemoet te komen aan de groeiende vraag naar digitale oplossingen in de scheepvaart.

Met CrewCompass zet de SAB een belangrijke stap richting innovatie en standaardisatie in de binnenvaart, waarmee bedrijven hun administratieve processen kunnen moderniseren en stroomlijnen.

8.5 *EdecTool*

De SAB Maritime Service B.V. is in 2019 een samenwerking aangegaan met een ander bedrijf om een tool (EdecTool) te ontwikkelen waardoor het mogelijk wordt om bepaalde documenten gemakkelijk digitaal in te vullen, op te slaan en te delen. Het CDNI-overleg heeft in 2023 besloten het digitaliseren van o.a. de losverklaring in het Scheepsafvalstoffenverdrag wettelijk toe te staan.

Via een gebruiksvriendelijk grafische interface wordt het invullen van bijvoorbeeld de losverklaring sneller en gemakkelijker. Veel gegevens kunnen opgeslagen worden om vooraf automatisch in te laten vullen in de losverklaring. Het maken van invulfouten wordt beperkt door stapsgewijs de vragen en gegevens in te vullen, waarbij de gebruiker geattendeerd wordt op mogelijke foutieve keuzes. Het delen van de digitale documenten gaat volledig digitaal naar andere EdecTool-gebruikers.

In 2024 is er een start gemaakt om de digitale losverklaring opnieuw te ontwikkelen. Hiermee wordt rekening gehouden met de veranderingen van de losverklaring zoals het ontgassen bij tankvaart. Medio 2025 zal de nieuwe applicatie gelanceerd worden onder een nieuwe naam.

8.6 VoortVarend Besparen

Vanaf 1 januari 2025 neemt SAB Maritime Services B.V. de e-learning VoortVarend Besparen over van het Expertise- en Innovatie Centrum Binnenvaart (EICB). De e-learning, die in de afgelopen negen jaar een waardevolle bijdrage heeft geleverd aan bewust en zuinig varen binnen de binnenvaartsector, wordt door de SAB gecontinueerd en waar nodig gemoderniseerd om ook in de toekomst optimaal aan te sluiten bij de behoeften van schippers en de ontwikkelingen in duurzaam varen.

De e-learning ondersteunt schippers bij het vergroten van hun kennis over brandstofefficiëntie en milieuvriendelijk varen. Naast het positieve effect op het milieu, levert bewust vaargedrag ook aanzienlijke kostenbesparingen op.

Na succesvolle afronding van de online cursus ontvangen deelnemers een persoonsgebonden certificaat. Dit certificaat draagt bij aan de puntenscore voor onder andere de Green Award en het Binnenvaart Emissielabel.

Met deze overname zet de SAB een extra stap in haar missie om duurzaamheid binnen de binnenvaartsector te stimuleren. Door de cursus te continueren, blijft VoortVarend Besparen waardevol voor de binnenvaart en relevant voor de uitdagingen van de toekomst.

Jaarrapport 2024

8.7 Begroting van de Staat van baten en lasten over 2025

De begroting 2025 is op 26 juni 2024 goedgekeurd door de Begeleidingscommissie en de Raad van Toezicht.

Om inzicht te geven in de omvang van de afvalbeheersbijdragen wordt in de begroting het bedrag aangegeven dat ontvangen wordt voor de afdracht aan de internationale verevening. In de jaarrekening van de SAB wordt echter slechts het deel dat de 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 2025 in beknopte vorm.

		Begroting 2025
	€	€
Bijdragen binnenvaart	7.931.500	
Opbrengsten vaardocumenten	387.000	
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>1.106.800</u>	
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		9.425.300
Kosten inzameling & verwijdering	7.758.800	
Kostprijs vaardocumenten	47.900	
Personeelskosten	940.000	
Afschrijvingen (im-) materiële vaste activa	500	
Overige bureaunkosten	<u>587.900</u>	
Som der stichtingslasten		<u>9.335.100</u>
Bedrijfsresultaat		90.200
Financiële baten en lasten		<u>-7.000</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		83.200
Mutatie bestemmingsreserves		<u>32.000</u>
Totaal resultaat		<u>115.200</u>

8.8 *Vermogenspositie*

Door het Bestuur zijn bestemmingsreserves gevormd om tot uitdrukking te brengen welk deel van het besteedbaar vermogen bestemd is voor bijzondere bestedingsdoeleinden. Daarnaast is sprake van een bestemmingsfonds 'Investerings afvalcontainers deel C SAV'. Voor meer details verwijzen wij naar paragraaf 9.3 Toelichting op de balans in de jaarrekening, paragraaf 9 en 10.

De overige reserve bestaat uit het overschot op de rest van de activiteiten. De overige reserve is vrij besteedbaar binnen de kaders die de statuten van de stichting geven.

Jaarrapport 2024

9 Jaarrekening

9.1 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 2024

9.2 *Samengevatte balans per 31 december 2024*

(Na voorstel resultaatbestemming)

		31.12.2024	31.12.2023
		€	€
ACTIVA			
VASTE ACTIVA			
Immateriële vaste activa	1	383.729	458.167
Materiële vaste activa	2	212.847	245.863
VLOTTENDE ACTIVA			
Vorraden vaardocumenten	3	51.684	49.048
Vorderingen	4	736.586	516.974
Liquide middelen	5	3.466.933	3.587.356
		<u>4.851.779</u>	<u>4.857.408</u>
PASSIVA			
STICHTINGSVERMOGEN	6		
Oprichtingskapitaal	7	4.538	4.538
Overige reserves	8	543.181	520.592
Bestemmingsfondsen	9	824.580	757.353
Bestemmingsreserves	10	<u>88.879</u>	<u>94.635</u>
		1.461.178	1.377.118
LANGLOPENDE SCHULDEN	11	656.170	662.288
KORTLOPENDE SCHULDEN	12	2.734.431	2.818.002
		<u>4.851.779</u>	<u>4.857.408</u>

Jaarrapport 2024

9.3 Samengevatte Staat van baten en lasten over 2024

		<u>Realisatie 2024</u>	<u>Begroting 2024</u>	<u>Realisatie 2023</u>
		€	€	€
Bijdragen binnenvaart	13	4.571.982	4.977.100	4.444.289
Opbrengsten vaardocumenten	14	370.242	389.600	423.036
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	15	<u>1.123.413</u>	<u>1.126.100</u>	<u>1.022.518</u>
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		6.065.637	6.492.800	5.889.843
Kosten inzameling & verwijdering	16	4.351.800	4.903.400	4.287.263
Kosten verkopen vaardocumenten	17	49.597	49.600	52.158
Personeelskosten	18	924.770	861.000	786.581
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	19	408	200	1.171
Overige bureaunkosten	20	<u>642.132</u>	<u>637.200</u>	<u>545.422</u>
Som der stichtingslasten		5.968.707	6.451.400	5.672.595
Bedrijfsresultaat		96.930	41.400	217.248
Financiële baten en lasten	21	<u>2.640</u>	<u>-8.800</u>	<u>-273</u>
		99.570	32.600	216.975
Belastingen	22	<u>-15.510</u>	<u>0</u>	<u>-22.713</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		<u>84.060</u>	<u>32.600</u>	<u>194.262</u>

Bestemming saldo van baten en lasten

Bestemmingsfonds	67.226	-17.100	99.023
Bestemmingsreserve	-5.756	0	-5.466
Overige reserves	<u>22.591</u>	<u>49.700</u>	<u>100.705</u>
Totaal resultaat	<u>84.060</u>	<u>32.600</u>	<u>194.262</u>

Jaarrapport 2024

10 Overige gegevens

10.1 *Controleverklaring van de onafhankelijk accountant*