



CONFIDENTIEEL

Jaarrapport 2025 – 11 mei 2026

www.sabni.nl

Inhoudsopgave

Bestuursverslag	4
Voorwoord	5
Inleiding.....	6
Kerntaken	8
3.1. Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag.....	8
3.2. Nationaal Instituut (NI)	9
3.3. SAB-inzamelnetwerk	15
3.4. Controletaak ILT	19
3.5. Uitvoering vaar- en registratiedocumenten	21
3.6. Helpdesk- en voorlichtingsfunctie.....	26
Juridische borging	27
Governance en organisatie	28
5.1. Toezicht	28
5.2. Klankbordgroep.....	29
5.3. Structuur organisatie SAB	29
5.4. Personele bezetting	30
5.5. SAB kwaliteitsmanagementsysteem	30
5.6. Financiële instrumenten en beleggingsbeleid	30
5.7. Kantoor SAB.....	31
Digitalisering.....	32
6.1. Informatievoorziening.....	32
6.2. ShipAssist app	33
6.3. Digitale toegang tot vaargegevens, veiligheid en privacy	34
Strategische ontwikkelingen	36
Financieel.....	38
8.1. Begroting van de staat van baten en lasten over 2026.....	38
8.2. Vermogenspositie	39
Samengevatte jaarrekening	40
9.1. Algemene grondslagen	40
9.2. Samengevatte balans per 31 december 2025	41
9.3. Samengevatte Staat van baten en lasten over 2025.....	42

Overige gegevens	43
10. CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT.....	43

Bestuursverslag

Voorwoord

1

2025 stond in het teken van verandering en aanscherping. Per 1 april ben ik benoemd tot directeur-bestuurder. Vanuit mijn eerdere functie binnen SAB kende ik de organisatie, de mensen en de dossiers al goed. Dat gaf continuïteit in een periode waarin veel tegelijk speelt. Tegelijkertijd zie ik dat de omgeving snel verandert. Dat vraagt om scherpe keuzes en een duidelijke, toekomstgerichte koers.

Een belangrijk thema komende jaren is de ontwikkeling rond afvalinzameling. De kosten van inzameling en verwerking stijgen, terwijl het brandstofverbruik – en daarmee de inkomsten uit de afvalbeheersbijdrage – onder druk staat. Internationaal is daarom besloten de bijdrage per 1 januari 2026 te verhogen naar € 12 per m³. In mijn gesprek met de minister van Infrastructuur en Waterstaat hebben wij onder meer gesproken over de toekomst van het inzamelnetwerk, de verplichting tot dubbelwandige milieuboten en de betaalbaarheid op de langere termijn.

Op het gebied van bemanning en kwalificaties zien wij een verdere Europese harmonisatie. SAB vervult als nationaal register en Single Point of Contact een centrale rol in de registratie en controle van

beroepskwalificaties. Digitalisering helpt om processen sneller en transparanter te maken, maar vraagt ook om duidelijke communicatie richting de sector.

Ook intern hebben wij stappen gezet. Met de verdere ontwikkeling van APPLISS, Mijn-SAB en CrewCompass investeren wij in betrouwbare en toegankelijke dienstverlening. Daarbij blijft



informatiebeveiliging een speerpunt.

Richting 2026 ligt de focus op drie zaken: een stabiel en betaalbaar inzamelsysteem, zorgvuldige uitvoering van bemanningsregelgeving en verdere verbetering van onze dienstverlening. In nauwe samenwerking met ministerie, toezichthouders en de sector blijven wij werken aan een schone, veilige en toekomstbestendige binnenvaart.

Loet de Hooge

Directeur-bestuurder Stichting Afvalstoffen & vaardocumenten Binnenvaart

Begin jaren negentig is onder verantwoordelijkheid van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg het Scheepsafvalstoffenverdrag tot stand gekomen. Dit verdrag is in Nederland vastgelegd in hoofdstuk 4a van de Binnenvaartwet, het Scheepsafvalstoffenbesluit Rijn- en binnenvaart en de Regeling scheepsafvalstoffen Rijn- en binnenvaart.

Voor de uitvoering van een aantal taken uit dit verdrag is in 1993, in opdracht van het toenmalige ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en het ministerie van Verkeer en Waterstaat (thans het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), de Stichting Afvalstoffen Binnenvaart (SAB) opgericht. De SAB is geen zelfstandig bestuursorgaan of semioverheidsinstelling, maar een zelfstandige stichting met een wettelijke taak.

Tot en met 2004 werden de controle, afgifte en afhandeling van diverse vaardocumenten voor de binnenvaart uitgevoerd door de Rijksverkeersinspectie, nu de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Per 1 januari 2005 zijn deze werkzaamheden overgedragen aan de SAB. Daarbij is de naam van de stichting gewijzigd in SAB Stichting Afvalstoffen & vaardocumenten Binnenvaart.

In 2025 vervult de SAB deze taken nog steeds, binnen een sterk veranderde omgeving. Digitalisering, strengere milieueisen en de toenemende behoefte aan één centraal loket voor de binnenvaart hebben de rol van de SAB verder verbreed. De SAB richt zich daarbij op een betrouwbare, efficiënte en toegankelijke uitvoering van haar wettelijke taken, in nauwe samenwerking met overheid en sector.

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”

De SAB voert de volgende publiekrechtelijke taken uit:

- ✓ SAB is het Nederlandse Nationaal Instituut (NI) voor het Scheepsafvalstoffenverdrag.
- ✓ SAB werkt aan het verminderen van afvalstromen en schadelijke emissies van schepen en werktuigen.
- ✓ SAB zorgt voor een goed functionerend inzamelnetwerk voor afval uit de binnenvaart en houdt dit netwerk in stand.
- ✓ SAB is het centrale aanspreekpunt voor de binnenvaartsector.
- ✓ SAB behandelt aanvragen, controleert en geeft vaar- en registratiedocumenten af.
- ✓ SAB vervult de rol van Single Point of Contact voor European Crew Database (ECDB) en beheert het nationaal register voor binnenvaart beroepskwalificaties.
- ✓ SAB houdt toezicht op het innen van de afvalbeheersbijdrage.
- ✓ SAB stelt dossiers op voor het opleggen van bestuurlijke boetes.
- ✓ SAB verricht overige werkzaamheden die bijdragen aan de uitvoering van deze taken.

Bij de SAB varen we samen koers op **innovatie, verbinding en betrokkenheid**.

We blijven vernieuwen en verbeteren, met oog voor de dagelijkse praktijk aan boord én aan wal. Door de verbinding te zoeken met onze partners en collega's houden we het netwerk sterk en toekomstbestendig. En met onze betrokkenheid zorgen we ervoor dat niemand buitenboord valt. We werken met respect, zorg en verantwoordelijkheid voor mens, milieu en maatschappij. Zo houden we samen de binnenvaart in beweging, betrouwbaar, duurzaam en vooruit.

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. Na ratificatie door alle verdragslanden is het verdrag op 1 november 2009 in werking getreden. Vanaf dat moment zijn ook de in het verdrag vastgelegde organen actief geworden: de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) en het Internationaal Vereenings- en Coördinatieorgaan (IVC). Deze organen worden ondersteund door het secretariaat van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

Het Verdrag heeft als doel het voorkomen van afval en het zorgen voor een goede inzameling, afgifte en verwerking van scheepsbedrijfsafval. Hiermee wordt bijgedragen aan de bescherming van het milieu in de Rijn- en binnenvaart.

Daarnaast regelt het Verdrag de financiering van deze afvalinzameling op basis van het principe 'de vervuiler betaalt'. De kosten voor de inzameling en verwerking van olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A) worden gefinancierd via een bijzondere heffing. Deze heffing is internationaal vastgesteld en gebaseerd op de hoeveelheid accijnsvrije gasolie die aan de binnenvaart wordt verkocht.

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)

Per 1 januari 2011 is deel A van het internationale Scheepsafvalstoffenverdrag in werking getreden. Dit deel regelt de organisatie en financiering van de inzameling en verwerking van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Het Verdrag verplicht iedere verdragsstaat om een Nationaal Instituut aan te wijzen. In Nederland heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de SAB per 1 januari 2011 officieel aangewezen als Nationaal Instituut.

Als Nationaal Instituut voert de SAB het internationaal afgesproken financieringssysteem uit dat binnen het kader van het Verdrag en onder regie van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart is vastgesteld. Alle verdragsstaten maken gebruik van dit uniforme CDNI-betaalsysteem.

In de praktijk betekent dit dat de SAB verantwoordelijk is voor de uitvoering in Nederland, waaronder de inning van bijdragen, het toezicht op de naleving en de afstemming met internationale partners.

3.2.1. Afvalbeheersbijdrage

De inzameling en verwerking van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval wordt gefinancierd via een afvalbeheersbijdrage. Exploitanten van binnenvaartschepen betalen deze bijdrage bij het bunkeren van accijnsvrije gasolie. De bijdrage bedroeg in 2025 € 10,- per m³ (1.000 liter) gebunkerde gasolie.

Tijdens de vergadering van de Conferentie van Verdragsluitende Partijen (CVP) in december 2024 is besloten de afvalbeheersbijdrage per 1 januari 2026 te verhogen naar € 12,- per m³ ex. BTW.

Voor het innen van de afvalbeheersbijdrage is het SPE-CDNI-betaalsysteem ontwikkeld. Dit systeem is door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart beschikbaar gesteld aan de Nationale Instituten.



Om deel te nemen aan het systeem opent de scheepseigenaar een ECO-rekening bij een Nationaal Instituut naar keuze. Elk schip wordt gekoppeld aan deze rekening en voorzien van een unieke QR-code.

In Nederland maken bunkerbedrijven gebruik van mobiele apparaten die zijn aangesloten op het SPE-CDNI-betaalsysteem. Na het bunkeren wordt de QR-code van het schip gescand en wordt de transactie digitaal geregistreerd. De afvalbeheersbijdrage wordt vervolgens automatisch afgeschreven van de ECO-rekening.

Houders van een ECO-rekening zijn verplicht de afvalbeheersbijdrage te voldoen. Door de digitale verwerking verloopt de betaling eenvoudig, snel en veilig. Bunkerbedrijven zijn verplicht transacties te melden waarbij geen afschrijving heeft plaatsgevonden.

Per 31 december 2025 hadden scheepseigenaren uit binnen- en buitenland bij het Nederlandse Nationaal Instituut 7.632 ECO-rekeningen geopend (2024: 7.440).

In 2025 bedroeg de totale afvalbeheersbijdrage van de bij de SAB aangesloten ECO-rekeninghouders € 7.578.816.

SPE-CDNI 3.0 betaalsysteem

Sinds 1 september 2023 is het SPE-CDNI 3.0 betaalsysteem in gebruik. In dit systeem is de fysieke ECO-kaart aan boord en de betaalterminal bij het bunkerstation vervallen. Betalingen vinden plaats door het scannen van een QR-code via een smartphone-app.

Het aanvragen van een nieuwe ECO-rekening verloopt volledig digitaal. Dit verlaagt de administratieve lasten en verkort de doorlooptijd. Rekeninghouders kunnen via de app hun gegevens beheren en

schippers toegang geven om namens het bedrijf transacties uit te voeren.

Het SPE-CDNI 3.0 systeem werkt met een digitaal ticket in plaats van een papieren bon. Dit ticket is op elk moment digitaal beschikbaar via de app of de SPE-CDNI-website. Doordat het systeem minder afhankelijk is van fysieke middelen en internetverbindingen, is het minder storingsgevoelig.

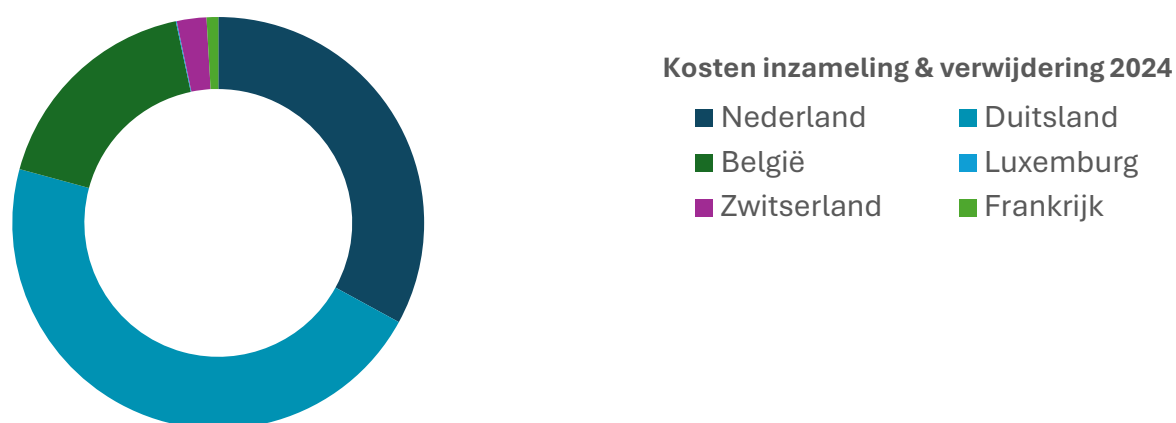
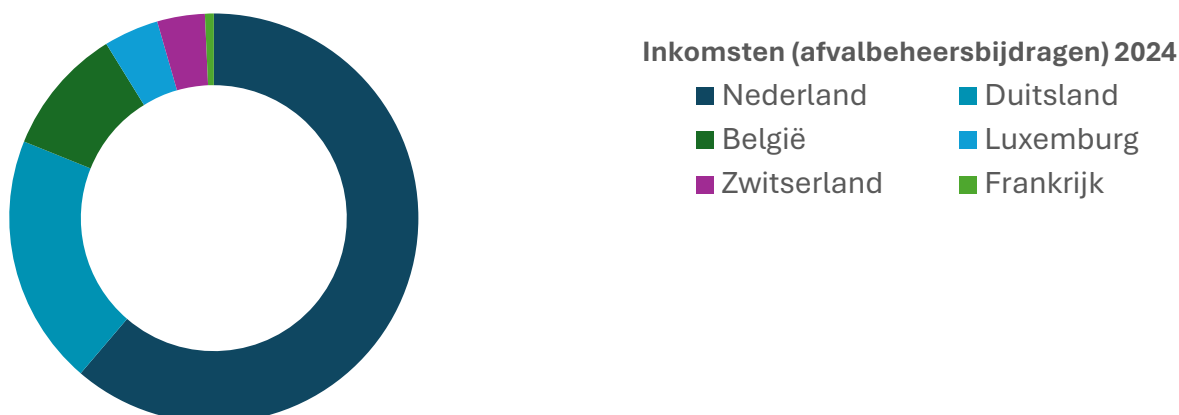
In 2025 geschiedt 91% van alle betalingen middels de QR-code.

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

De geïnde afvalbeheersbijdragen en de gemaakte kosten verschillen per verdragsstaat. Uiteindelijk worden de gezamenlijke inkomsten uit afvalbeheersbijdragen verrekend met de gezamenlijke kosten voor de inzameling en verwerking van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

Alle Nationale Instituten rapporteren elk kwartaal aan het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) over de geïnde bijdragen en de bijbehorende kosten. Het IVC zorgt vervolgens voor de financiële verevening tussen de Nationale Instituten. Deze verdeling vindt plaats volgens de methode die is vastgelegd in het Scheepsafvalstoffenverdrag.

Volgens opgave van het IVC bedragen in 2024 de totale inkomsten en kosten van het internationale financieringssysteem:



Op basis van deze gegevens zijn de inkomsten en uitgaven van 2024 als volgt verevend:

<i>Definitieve verevening 2024</i> <i>(op grond van besluit CVP d.d. 16 december 2025)</i>	<i>Xn</i> <i>geinde</i> <i>bijdrage</i>	<i>Cn</i> <i>verevenings-</i> <i>Bijdrage</i>	<i>Totaal</i> <i>uit</i> <i>bijdrage</i>	<i>Zn</i> <i>kosten inz.</i> <i>verwijdering</i>	<i>Verevenings-</i> <i>verschil</i>
Nationaal instituut België	1.226.546	894.603	2.121.149	2.156.458	-35.309
Nationaal instituut Duitsland	2.405.460	3.195.836	5.601.296	5.694.537	-93.241
Nationaal instituut Frankrijk	85.558	25.483	111.041	112.890	-1.849
Nationaal instituut Luxemburg	526.848	- 517.581	9.267	9.421	-154
Nationaal instituut Nederland	7.446.561	- 3.446.348	4.000.213	4.066.802	-66.589
Nationaal instituut Zwitserland	457.699	- 151.993	305.706	310.795	-5.089
Totaal	TOTxn 12.148.672	0	12.148.672	TOTzn 12.350.903	-202.231

NB: De definitieve gegevens (inkomsten/kosten/verevening) van alle landen over boekjaar 2025 zullen medio november 2026 beschikbaar zijn.

Ontwikkeling inzamelkosten/inkomsten (verwijderingsbijdrage)

Inkomsten

In 2025 is er totaal € 12.405.285,- aan afvalbeheersbijdrage geïnd. Ten opzichte van 2024 is dit een stijging van € 256.613.

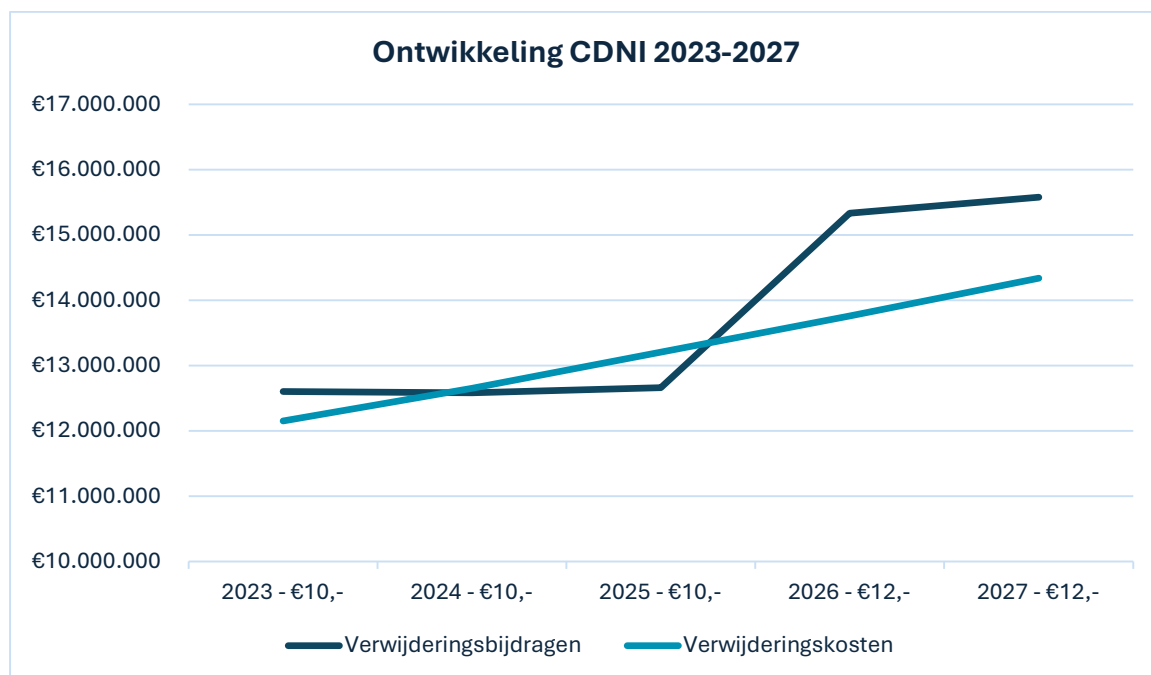
Kosten

Gezien de ontwikkelingen in 2024 en de prognose in 2025 met betrekking tot de verhouding kosten en inkomsten was te verwachten dat zich in het jaar 2026 een tekort aan inkomsten zou gaan voordoen. Derhalve is in december 2024 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.

Uit de overzichten van het CDNI blijkt dat in zowel 2024 als 2025 sprake is van een daling van de totale hoeveelheid gebunkerde gasolie. Deze ontwikkeling is relevant, omdat de afvalbeheersbijdrage direct gekoppeld is aan het

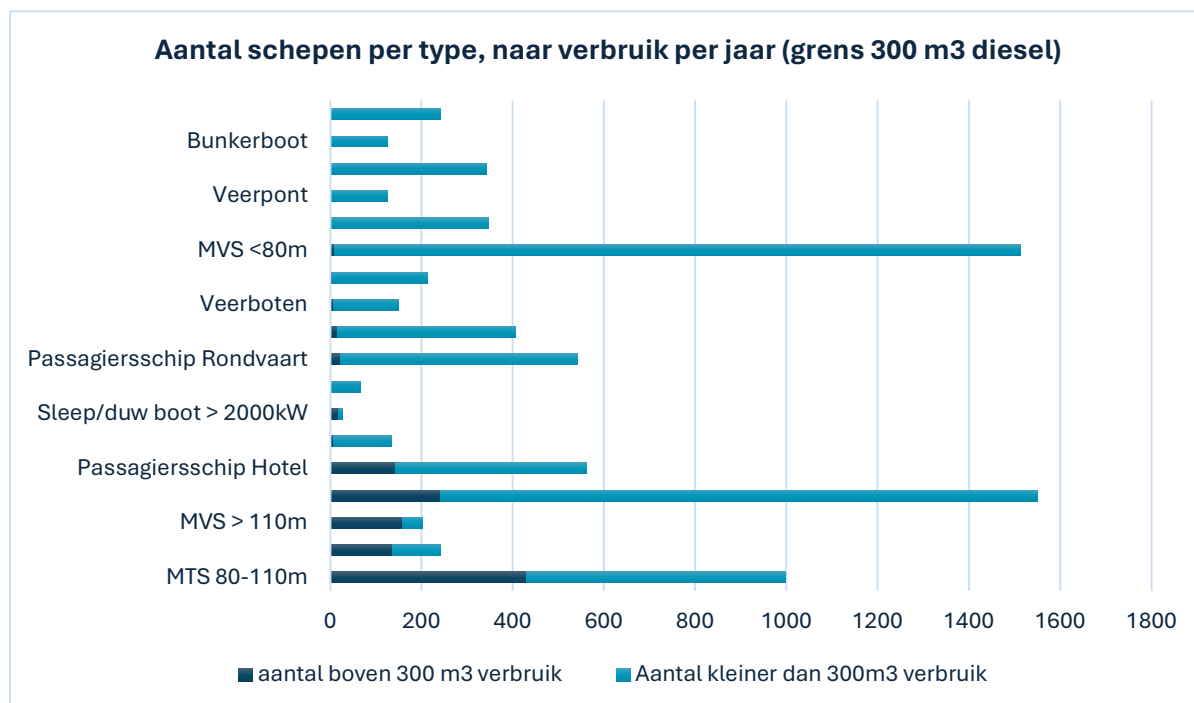
brandstofverbruik. Het is daarom belangrijk om deze trend ook in de komende jaren nauwgezet te blijven volgen.

Een aanhoudende daling kan verschillende oorzaken hebben. Zo speelt de energietransitie in de binnenvaart een steeds grotere rol met de inzet van alternatieve brandstoffen en nieuwe aandrijfvormen. Daarnaast worden schepen uitgerust met zuinigere motoren en efficiëntere voortstuwingssystemen. Ook optimalisatie van vaargedrag, lagere snelheden en betere routeplanning kunnen bijdragen aan een lager brandstofverbruik. Verder kunnen marktomstandigheden, zoals schommelingen in vervoersvolumes, van invloed zijn.



Bron: CDNI Jaarrapport 2025

Om beter inzicht te krijgen in deze ontwikkeling heeft de SAB in 2025 een inventarisatie uitgevoerd. De uitkomsten hiervan vormen een eerste stap om de oorzaken van het afnemende brandstofgebruik beter te begrijpen en om tijdig te kunnen inspelen op mogelijke gevolgen voor het financieringssysteem.



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	430	569	43%	999
MTS > 110m	136	106	56%	242
MVS > 110m	159	42	79%	201
MVS 80-110m	242	1.309	16%	1.551
Passagiersschip Hotel	142	419	25%	561
Pontons/duwbakken	8	126	6%	134
Sleep/duw boot > 2000kW	17	9	65%	26
Sleep/duw boot 500-2000kW	0	66	0%	66
Passagiersschip Rondvaart	21	520	4%	541
MTS <80m	16	390	4%	406
Veerboten	7	141	5%	148
(Drijvend) Werktuig	5	208	2%	213
MVS <80m	9	1.503	1%	1.512
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	1.198	6.584	15%	7.782

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

Op basis van het principe ‘de vervuiler betaalt’ is per 1 november 2013 de financiering van de inzameling en verwijdering van niet-olie- en vethoudend klein gevaarlijk afval (KGA) en overig scheepsbedrijfsafval gewijzigd.

De SAB heeft hiervoor, in opdracht van en in overleg met Rijkswaterstaat, een abonnementensysteem ontwikkeld. Binnen dit systeem betaalt de ontdoener zelf voor de inzameling en verwerking van het afval. Daarmee sluit de financiering aan bij het uitgangspunt dat degene die afval veroorzaakt, ook de kosten draagt.

Per 1 november 2013 zijn alle open afvalcontainers vervangen door een gesloten containersysteem. De kosten voor de

aanschaf van de 35 Rijkswaterstaat-afvalcontainers zijn destijds eenmalig door Rijkswaterstaat betaald. Voor latere vervanging en herinvesteringen dient de SAB zelf in deze kosten te voorzien. De in de jaarrekening 2025 opgenomen bestemmingsreserve heeft betrekking op de toekomstige aanschaf en vervanging van deze containers.

De afvalcontainers kunnen uitsluitend worden geopend door ontdoeners die beschikken over een geldig abonnement. Het openen gebeurt via de ShipAssist-app. Hiermee wordt gecontroleerd dat alleen geautoriseerde gebruikers afval kunnen afgeven.



Afvalscheiding wordt door de SAB en het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat als belangrijk beschouwd. Dit draagt bij aan milieuwinst en kan leiden tot lagere verwerkingskosten. Daarom zijn in 2014 op locaties met grote afvalstromen extra containers geplaatst voor plastic, papier en glas. Deze containers konden zowel door abonnementhouders als door niet-abonnementhouders worden gebruikt.

In de praktijk bleek dat de containers voor plastic vaak werden vervuld met ander afval, wat leidde tot hogere verwerkingskosten. Om dit tegen te gaan, zijn in het voorjaar van 2023 tien nieuwe afgesloten plasticcontainers geplaatst. Deze kunnen worden geopend via de ECO-kaart en de ShipAssist-app. Daarnaast zijn in 2023, in overleg met de binnenvaartsector, tien extra restafvalcontainers geplaatst op strategische locaties.

In verband met het verdwijnen van de ECO-kaart zijn alle containers voorzien van nieuwe hardware, zodat bediening via de app mogelijk is. De app is sinds het voorjaar van 2024 beschikbaar. Om een soepele overgang te waarborgen, functioneren de ECO-kaart en de app tijdelijk naast elkaar.

3.3. SAB-inzamelnetwerk

Binnen het Scheepsafvalstoffenverdrag zijn verdragsstaten verplicht te zorgen voor een voldoende dicht netwerk van ontvangstvoorzieningen op de vaarwegen. Dit netwerk moet internationaal worden afgestemd, zodat schippers overal op een vergelijkbare manier afval kunnen afgeven.

In Nederland heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de SAB aangewezen om dit netwerk te organiseren. De SAB is verantwoordelijk voor het opzetten van het inzamelnetwerk voor afvalstromen uit deel A van het verdrag en voor het exploiteren en afstemmen van het netwerk voor deel C. Hiermee geeft de SAB in de praktijk uitvoering aan de inzameling en verwerking van de in het verdrag genoemde afvalstoffen.

Het SAB-inzamelnetwerk is verdeeld in de volgende percelen:

- ✓ Perceel 1: Noord-Nederland
- ✓ Perceel 2: Amsterdam en IJmuiden
- ✓ Perceel 3: Rotterdam
- ✓ Perceel 4: Vlissingen en Terneuzen
- ✓ Perceel 5: Drechtsteden, Noord-Brabant en Werkendam
- ✓ Perceel 6: Nijmegen en Lobith
- ✓ Perceel 7: Maasbracht
- ✓ Perceel 8: Volkerak (zuidzijde)
- ✓ Perceel ARK: depot Nieuwegein
- ✓ Perceel mobiel: mobiele inzameling via truck of vacuümwagen
- ✓ Perceel afvalcontainers: landelijk dekkend netwerk

De inzameling binnen perceel 1 tot en met 8 vindt plaats via milieuboten. Perceel ARK betreft een inzamellocatie aan de wal.

De kosten voor vervanging en aanpassingen van de containers worden gedekt uit de bestemmingsreserve van deel C.

Een overzicht van alle geplaatste Rijkswaterstaat-afvalcontainers is beschikbaar via de website van de SAB en de website van het CDNI. Via de SAB-website en de app is bovendien de actuele vullingsgraad van containers te raadplegen, waarmee onnodig afmeren kan worden voorkomen.

In 2025 is binnen het SAB-inzamelnetwerk 63.999 kg niet-oliehoudend KGA afgegeven (2024: 59.182 kg) en 194.993 kg overig scheepsbedrijfsafval (2024: 194.640 kg).

De inzameling via milieuboten staat de komende jaren onder druk door strengere technische en milieueisen. Zo geldt vanaf 2038 de verplichting dat milieuboten dubbelwandig moeten zijn. Deze eis leidt tot hogere investerings- en exploitatiekosten voor inzamelaars en heeft daarmee directe gevolgen voor de betaalbaarheid en beschikbaarheid van de inzameling.



De SAB heeft deze ontwikkeling internationaal onder de aandacht gebracht en op de agenda gezet binnen de overlegstructuren van het Scheepsafvalstoffenverdrag. De gevolgen van deze aanscherpingen en de mogelijke impact op het inzamelnetwerk zullen de komende jaren een belangrijk onderwerp van gesprek en afstemming blijven.

Vanwege de omvang van de werkzaamheden en de daarmee gemoeide financiële middelen, die grotendeels uit publieke bijdragen worden gefinancierd, is de SAB verplicht de inzameling en verwerking van afvalstoffen via een Europese aanbestedingsprocedure te gunnen.

Na een Europese aanbesteding zijn per 1 januari 2022 de inzamelpercelen gegund aan de volgende partijen:

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

De contracten met deze inzamelaars lopen tot en met 31 december 2027.

3.3.1. Afvalregistratiesysteem

Na de lancering van het afvalregistratiesysteem Afvalrap in 2016 is gebleken dat dit systeem duidelijke voordelen biedt voor de SAB, inzamelaars en ondoeners. Afvalrap zorgt voor minder administratieve lasten, directe beschikbaarheid van informatie en betere mogelijkheden voor toezicht en controle.

In januari 2023 heeft het CDNI opdracht gegeven tot de ontwikkeling van een internationaal afvalrapportagesysteem. Het belangrijkste voordeel hiervan is dat alle ingezamelde afvalstoffen van schepen in alle aangesloten landen in één systeem worden vastgelegd.

Binnenvaartondernemers krijgen daarmee één overzicht van de totale afvalafgifte van hun schip of vloot over een kalenderjaar.

Het voornemen was dat alle Nationale Instituten vanaf april 2024 zouden aansluiten op dit internationale systeem. De stand van zaken eind 2024 is dat Nederland en Duitsland inmiddels succesvol zijn gekoppeld.

Vanwege de bewezen voordelen van het Nederlandse Afvalrap-systeem heeft het Nationaal Instituut van Zwitserland besloten dit systeem eveneens te gebruiken. Met specifieke aanpassingen voor de Zwitserse situatie is Zwitserland per 1 januari 2025 aangesloten op het internationale CDNI-afvalrapportagesysteem.

Binnenvaartondernemers in Nederland kunnen hun afvaloverzichten blijven raadplegen via www.mijn-sab.nl. Daarnaast zijn deze gegevens ook beschikbaar via het CDNI-systeem op www.spe-cdni.org.

3.3.2. Bedrijfsafvalstromen

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

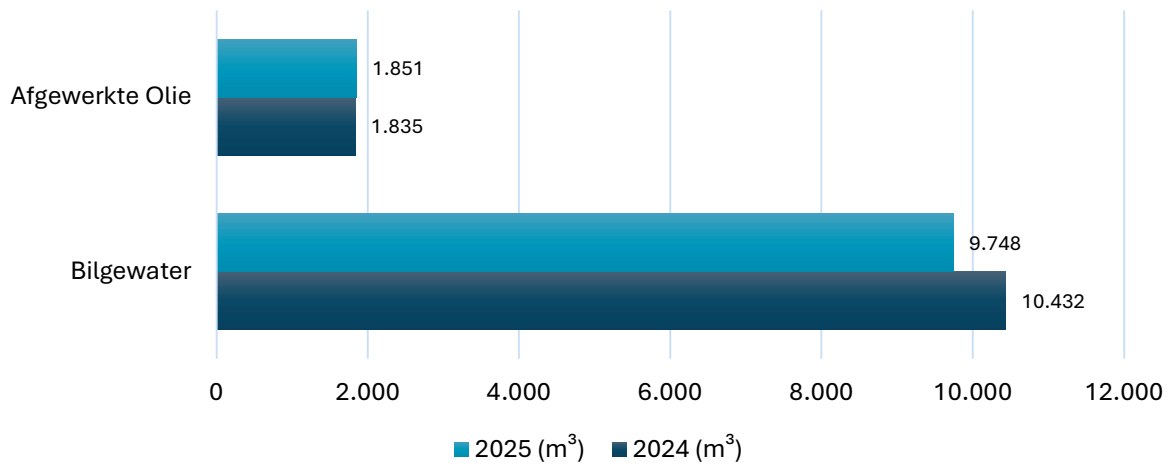
- ✓ afgewerkte olie
- ✓ bilgewater
- ✓ schroefas- / smeervet
- ✓ vast oliehoudend KGA – poetsdoeken & oliefilters
- ✓ emballage (metaal & kunststof)

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

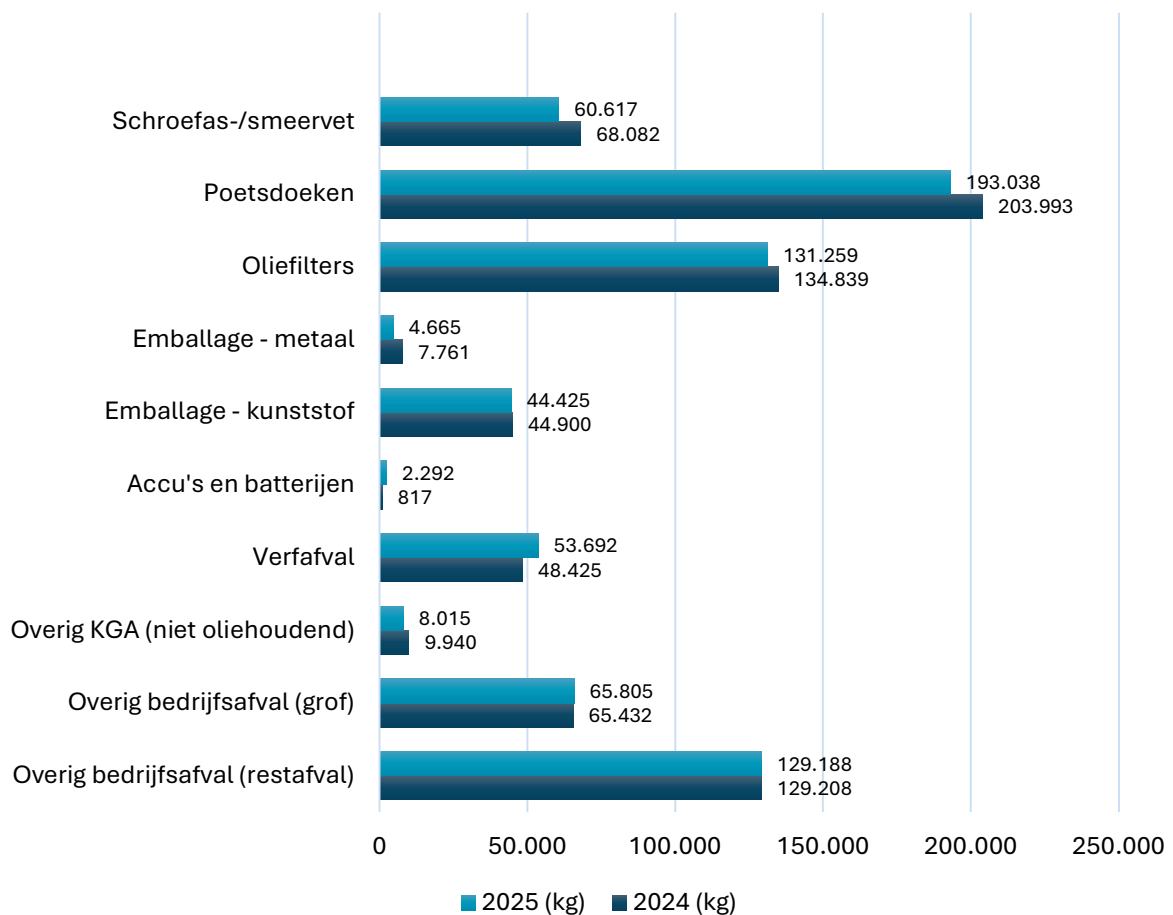
- ✓ niet-olie- en vethoudend KGA (bijvoorbeeld verblikken, koelvloeistof en accu's)
- ✓ overige bedrijfsafval
- ✓ grof vuil (bijvoorbeeld koelkasten, bankstellen en touwen)
- ✓ glas, plastic en papier

3.3.3. Inzameling realisatie 2025 ten opzichte van 2024

Ingezameld vloeibaar afval (m3)



Ingezameld vast afval (kg)



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 2025 hebben bunkerbedrijven 60.217 transacties (2024 – 58.883) via het betaalsysteem verwerkt. Daarnaast hebben de bunkerbedrijven 11.376 meldingen (2024 – 13.977) 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 2025 betrof dit 7.834 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 2025 waren dit totaal 283 beschikkingen (2024 – 354).

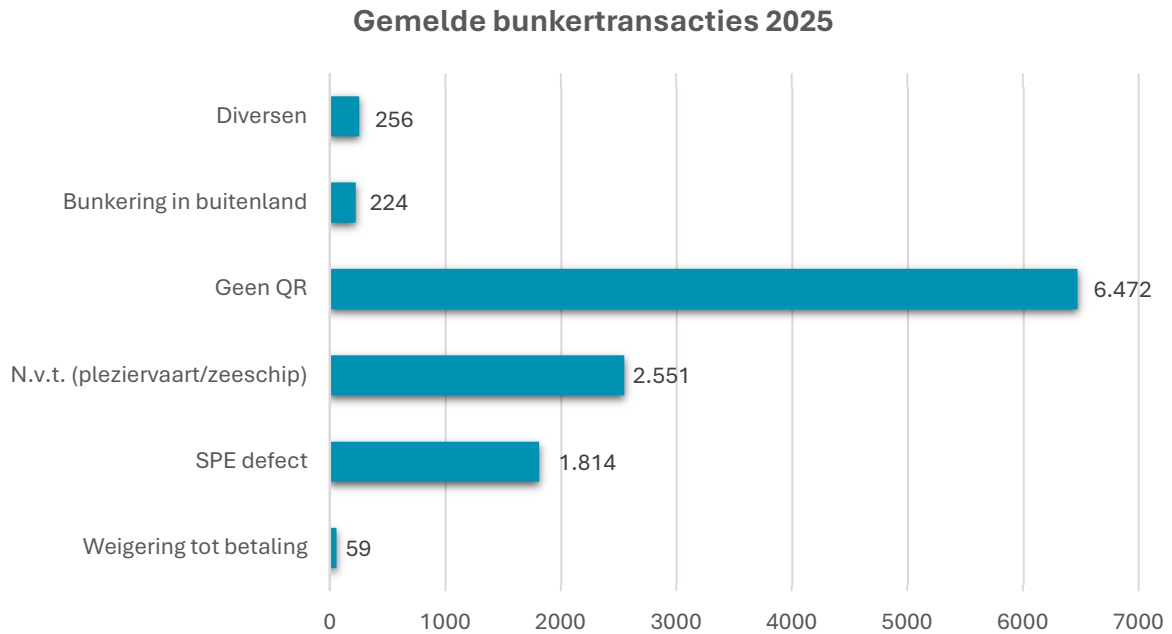
De schipper/eigenaar heeft met de beschikking 6 weken de tijd om alsnog de verschuldigde verwijderingsbijdrage te voldoen. Indien er niet binnen 6 weken betaald wordt, zal er een aanmaning opgemaakt worden. Alle scheeps- en eigenaarsgegevens worden nogmaals gecontroleerd en een aanmaning wordt verstuurd. In 2025 waren dit 89 aanmaningen (2024 – 116).

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 verstuurd 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 2025 zijn totaal 36 dossiers doorgestuurd naar ILT (2024 – 26). 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, 2.551 in 2025 (2024 – 2.369) via het DiRap-systeem gemeld.

Overzicht gemelde bunkertransacties via “DiRap”:



3.5. Uitvoering vaar- en registratiedocumenten

De SAB geeft, onder verantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de Inspecteur-Generaal van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), verschillende vaar- en registratiedocumenten af voor de binnenvaart.

Het gaat onder meer om dienstboekjes, olieafgifteboekjes en vaartijdenboeken. Daarnaast verstrekt SAB vaartijdverklaringen. Deze zijn onder meer nodig voor het verkrijgen van de specifieke vergunning voor varen op de Rijn, het kwalificatiecertificaat schipper, het praktijkdiploma voor matroos of schipper en voor het aantonen van ervaring voor type C-, G- of LNG-tankschepen in het kader van het ADN.

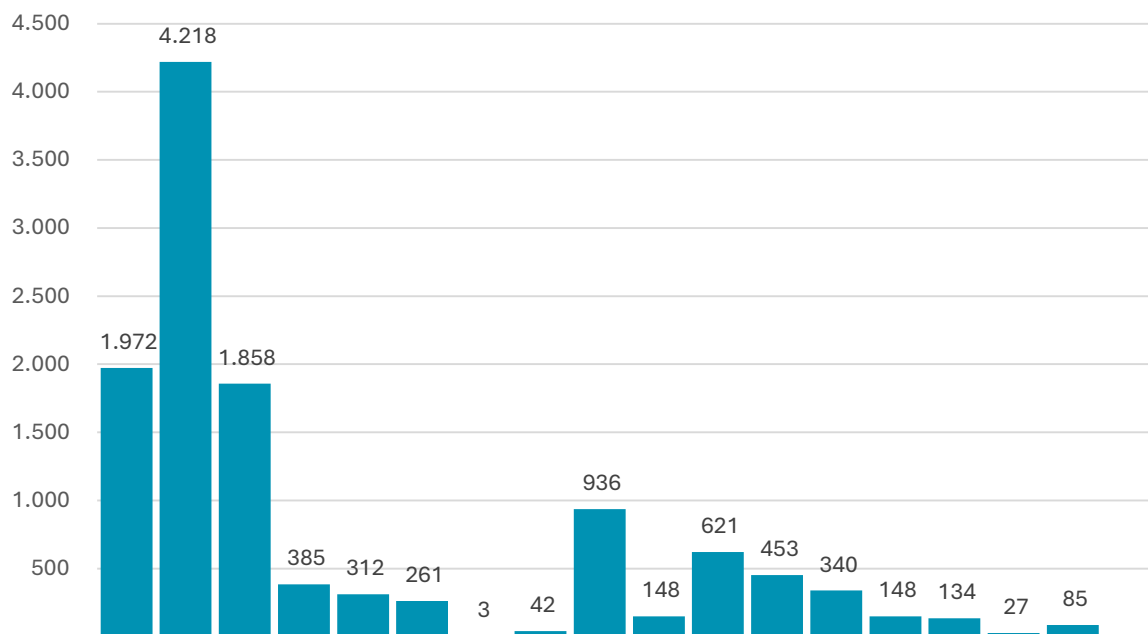
3.5.1. Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten

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 2025 zijn er 11.943 vaar- en registratiedocumenten afgegeven (2024 – 12.151):

Handelingen Vaardocumenten 2025



Dienstboekje - nieuwe aanvraag	1.972
Dienstboekje - controleren/afstempelen	4.218
Dienstboekje - functie wijziging	1.858
Vaartijdverklaring – Kwalificatiecertificaat Schipper & praktijk	385
Vaartijdverklaring - Rijnreizen	312
Vaartijdverklaring - ADN	261
Vaartijdverklaring - LNG	3
Vaartijdverklaring - vaartijd zonder dienstboekje (alleen in uitzonderlijke gevallen)	42
Vaartijdenboek - afgifte (nieuw of verlenging)	936
Vaartijdenboek - mutaties en wijzigingen	148
Vaartijdenboek – verklaring van afgifte (nieuw)	621
Vaartijdenboek - verklaring van afgifte (mutatie)	453
Olieafgifteboekje - afgifte (nieuw of verlenging)	340
Olieafgifteboekje - mutaties en wijzigingen	148
Dienstboekje - Schipper	134
Dienstboekje - Schipper controleren/afstempelen	27
Vaartijdverklaring - Praktijkexamen	85
Totaal aantal handelingen	11.943

Afgifte dienstboekjes in 2025 op nationaliteit aanvrager:

Nationaliteit	Aantal	Nationaliteit	Aantal
Belgische	33	Myanmarese	14
Braziliaanse	2	Nederlandse	1.437
British National (overseas)	1	Nigeriaanse	3
Brits burger	11	Oekraïense	13
Bulgaarse	12	Oostenrijkse	1
Burger van Bosnië-Herzegovina	4	Pakistaanse	1
Burger v/d Bondsrepubliek Duitsland	22	Paraguayaanse	1
Chinese	1	Poolse	31
Colombiaanse	1	Portugese	8
Dominicaanse	1	Roemeense	88
Egyptische	3	Senegalese	1
Estische	1	Servische	13
Filipijnse	260	Slowaakse	6
Franse	8	Spaanse	4
Griekse	3	Sri Lankaanse	42
Hongaarse	5	Surinaamse	1
Indonesische	54	Syrische	7
Italiaanse	4	Thaise	1
Kaapverdische	5	Tsjechische	3
Kroatische	8	Tunesische	1
Letse	73	Turkse	7
Litouwse	3	Zwitserse	3
Macedonische	5		
		Totaal afgegeven dienstboekjes	2.206

Toegekende kwalificaties in 2025:

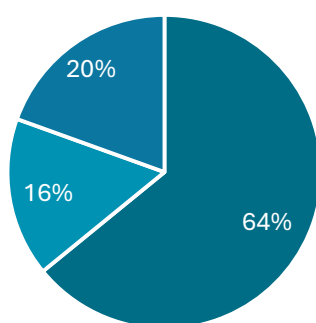
Toegekende kwalificaties			
Deksman	531	Volmatroos	571
Lichtmatroos	990	Stuurman	355
Matroos	785	Machinist	12

3.5.2. Op afspraak naar de SAB-balie

Bij de afhandeling van vaardocumenten aan de SAB-balie kwamen klanten vaak tegelijk binnen, wat leidde tot langere wachttijden. Vanuit de binnenvaartsector is daarom verzocht om te werken op afspraak.

Na overleg met de klankbordgroep is besloten dat de SAB-balie sinds 1 mei 2019 volledig op afspraak werkt. De SAB maakt hiervoor gebruik van een digitaal afsprakensysteem, vergelijkbaar met systemen bij gemeenten en ziekenhuizen. Klanten kunnen online zelf een datum en tijdstip kiezen via afspraak.sabni.nl.

Aanvragen via:



■ Bezoek aan balie ■ Via post ■ Via Webshop

Het werken op afspraak zorgt voor een betere spreiding van bezoekers, kortere wachttijden en meer voorspelbaarheid in de dienstverlening. In 2025 maakte ongeveer 64% van de klanten gebruik van het afsprakensysteem.

3.5.3. Richtlijn beroepskwalificaties

De Richtlijn beroepskwalificaties voor de binnenvaart (EU 2017/2397) is in 2022 geïmplementeerd in de Nederlandse regelgeving. Deze richtlijn heeft geleid tot wijzigingen in de wijze waarop beroepskwalificaties, vaarervaring en dienstboekjes worden geregistreerd en gecontroleerd.

Een belangrijke verandering is dat het jaarlijks afstempelen van dienstboekjes is vervallen. Vaarervaring kan bij een bezoek aan de SAB tot maximaal vijftien maanden terug worden verwerkt. Dit biedt meer flexibiliteit voor schippers en bemanningsleden en vermindert administratieve lasten.

In 2025 kan de SAB zowel CCR-dienstboekjes als EU-dienstboekjes uitgeven en wijzigen, inclusief de daarbij behorende kwalificaties.

3.5.4. Single Point of Contact

Op basis van de Richtlijn beroepskwalificaties is elke lidstaat verplicht een nationaal register te beheren en een Single Point of Contact (SPoC) aan te wijzen voor de European Crew DataBase (ECDB). De SAB is aangewezen als het Nederlandse SPoC.

Via het nationaal register worden de bij SAB en het CBR geregistreerde bemanningsgegevens gekoppeld aan de ECDB. Dit stelt lidstaten en handhavingsinstanties in staat om kwalificaties van bemanningsleden snel en betrouwbaar te verifiëren.

De SAB fungeert daarbij als centraal aanspreekpunt, zowel technisch als inhoudelijk, voor de ECDB. Dit geldt voor de Europese Commissie, nationale handhavingsinstanties, het CBR en andere nationale registers binnen de Europese Unie.

3.5.5. European Hull Database 2.0

De European Hull Database 2.0 (EHDB) is in oktober 2024 in gebruik genomen en vormt de internationale standaard voor het registreren en beheren van scheepsgegevens. Voor Nederland treedt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) op als Single Point of Contact (SPoC) en is

verantwoordelijk voor het beheer en de invoer van gegevens in de database.

In 2025 heeft de SAB een koppeling gerealiseerd met EHDB 2.0. Deze koppeling maakt het mogelijk om het unieke

vaartijdenboeknummer (EU/CCR) te registreren en te koppelen aan het bijbehorende schip. Hiermee wordt de uitwisseling en betrouwbaarheid van scheepsgegevens verder verbeterd.

3.5.6. Samenwerking en beleidsontwikkeling binnen de binnenvaart

De SAB hecht groot belang aan goede informatievoorziening en structurele afstemming met alle partijen die betrokken zijn bij de binnenvaart. Duidelijke communicatie en samenwerking dragen bij aan een zorgvuldige uitvoering van regelgeving en aan begrip en draagvlak in de praktijk.

In 2025 heeft de SAB actief deelgenomen aan bijeenkomsten en ledenvergaderingen van brancheorganisaties. Tijdens deze momenten wordt toelichting gegeven op de rol en werkzaamheden van de SAB, actuele ontwikkelingen en wijzigingen in wet- en regelgeving. Tegelijkertijd bieden deze bijeenkomsten waardevolle input vanuit de sector.

Daarnaast voert de SAB periodiek overleg met nationale partners, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,

handhavingsinstanties, het CBR, opleidingsinstituten en de onderwijsraad.

Ook op internationaal niveau is de SAB actief betrokken. In 2025 nam de SAB deel aan de volgende overlegstructuren:

- ✓ de CDNI/G-werkgroep van het CDNI, gericht op afvalstromen en de uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag;
- ✓ het Internationaal Verevenings- en Coördinatieorgaan (IVC) van het CDNI, waarin de financiële verevening tussen landen wordt afgestemd;
- ✓ CESNI QP, gericht op bemanningsgerelateerde onderwerpen en de verdere ontwikkeling van digitale hulpmiddelen, waaronder e-tools voor vaar- en registratiedocumenten.

In 2025 heeft tevens een gesprek plaatsgevonden met de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, de heer R. Tieman. Tijdens dit gesprek zijn de toekomst van het inzamelnetwerk en de daarbij horende zorgen besproken. Onderwerpen waren onder meer de aankomende verplichting tot dubbelwandigheid van milieuboten, de stijgende kosten van afvalverwerking en de rol van digitalisering bij het verbeteren van efficiency en inzicht. Dit gesprek onderstreept het belang van tijdige beleidsmatige afstemming over de toekomstbestendigheid van het inzamelsysteem.



3.6. Helpdesk- en voorlichtingsfunctie

Door haar brede wettelijke taken en centrale rol binnen de binnenvaart fungeert de SAB als vraagbaak voor uiteenlopende partijen, waaronder schippers, rederijen, handhavingsinstanties, overheden, opleidingsinstituten en brancheorganisaties, zowel nationaal als internationaal.



De SAB verstrekt informatie via telefoon, e-mail, de website en digitale kanalen. De website www.sabni.nl is in de afgelopen periode verder doorontwikkeld en vormt een belangrijk informatiepunt voor klanten. In 2026 ligt de focus nadrukkelijker op het verbeteren van de klantreis, met als uitgangspunt “first time right”: vragen en aanvragen in één keer goed en duidelijk afhandelen.

In oktober 2025 heeft de SAB een klanttevredenheidsonderzoek uitgevoerd. De dienstverlening werd daarin gemiddeld beoordeeld met een 7,3. Klanten waarderen vooral de deskundigheid en vriendelijkheid van medewerkers, de snelle reacties en de persoonlijke benadering bij contact. Tegelijkertijd laat het onderzoek zien dat verdere verbeteringen mogelijk zijn, met name op het gebied van duidelijke communicatie, digitale toegankelijkheid en begeleiding van nieuwe gebruikers.

Op basis van deze uitkomsten werkt de SAB aan:

- ✓ persoonlijker en duidelijker communicatie, met name per e-mail;
- ✓ betere uitleg bij digitale processen en toepassingen;
- ✓ verdere verbetering van de website en online dienstverlening;
- ✓ het structureel informeren van klanten over wijzigingen in regelgeving.

Daarnaast is de SAB in 2025 actiever geworden op LinkedIn. Via dit kanaal worden nieuws, actualiteiten en toelichtingen gedeeld met als doel klanten en stakeholders beter en sneller te informeren.

Om signalen van ontevredenheid zorgvuldig te behandelen, heeft de SAB in 2025 een vernieuwde klachtenregeling en een intern klachtenprotocol ingevoerd. Klachten worden hiermee gestructureerd geregistreerd, beoordeeld en afgehandeld. De regeling draagt bij aan transparantie, zorgvuldigheid en het gericht verbeteren van de dienstverlening.

Door deze maatregelen blijft de SAB werken aan een toegankelijke, betrouwbare en klantgerichte dienstverlening, die aansluit bij de behoeften van de binnenvaartsector.



Juridische borging

4

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 aan 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)	
Nationaal register/SPoC	Stcrt.nr. 14004 (30/04/2025)	Subsidieregeling uitvoering wettelijk taak nr. 5000006025 / zaaknr. 31187523

Governance en organisatie

5

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

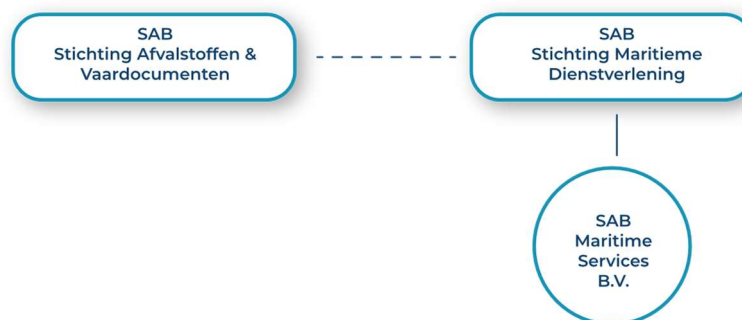
- ✓ Overheden (nationaal en internationaal)
- ✓ Gemeenten
- ✓ Provincies
- ✓ Het bedrijfsleven (zee- en binnenvaart)
- ✓ De bunkerbedrijven
- ✓ De inzamelaars (ontdoeners c.q. afvalverwerkers)
- ✓ Zusterorganisaties Nationaal Instituten in het buitenland
- ✓ Brancheorganisaties en havenbedrijven
- ✓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

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



5.1. 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 & 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 2025 bestaat de RvT uit de volgende personen:

- ✓ de heer D. Baan (voorzitter vanaf 1 april 2025)
- ✓ de heer J. Guurink (voorzitter tot en met 31 maart 2025)
- ✓ mevrouw L.M.M. Treuman

Naast het interne toezicht door de Raad van Toezicht vindt op basis van de met Rijkswaterstaat en andere betrokken overheidsorganisaties gemaakte afspraken periodiek overleg en beoordeling plaats in de Begeleidingscommissie. In deze commissie zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de Inspectie Leefomgeving en Transport en SAB vertegenwoordigd. Daarbij staan de uitvoering van de aan SAB opgedragen publieke taken, de hierover gemaakte afspraken, de financiering en de verantwoording van de financiering centraal.

Tot en met 31 maart 2025 vervulde de heer C. Kleiberg de functie van directeur-bestuurder van de SAB. Met ingang van 1 april 2025 is de heer L. de Hooge benoemd tot directeur-bestuurder.

5.2. Klankbordgroep

Op advies van de Begeleidingscommissie en de Raad van Toezicht is in 2017 een klankbordgroep ingesteld. Deze klankbordgroep bestaat uit vertegenwoordigers uit de binnenvaart en is verdeeld in een beleidsmatig en een operationeel deel.

De klankbordgroep op beleidsmatig niveau bestaat uit de heren A. Wanders, R. Pikaart, G. Deen en P. Wassenaar. Op operationeel niveau nemen de heren R. van Gelder, E. Knol en M. Zevenbergen deel. Alle leden zijn actief werkzaam in de binnenvaart.

De klankbordgroep fungeert als sparringpartner voor de SAB. Bij nieuwe ontwikkelingen, beleidswijzigingen of de introductie van nieuwe producten kan de SAB de visie en ervaring van de klankbordgroep betrekken. Daarnaast kan de klankbordgroep reflecteren op andere onderwerpen die de werkzaamheden van de SAB raken. Overleg tussen de SAB en de klankbordgroep vindt minimaal eenmaal per jaar plaats.

5.3. Structuur organisatie SAB



5.4. Personele bezetting

Per 31 december 2025 bedraagt het aantal medewerkers 13 personen (gemiddeld over 2025 11,2 FTE).

5.5. SAB kwaliteitsmanagementsysteem

Ter borging van de kwaliteit van haar dienstverlening en ter verduidelijking van procedures voor zowel interne medewerkers als externe partijen, heeft de SAB een kwaliteitsmanagementsysteem ingericht en geïmplementeerd. Dit systeem is gebaseerd op en voldoet aan de norm ISO 9001:2015.



Voor het uitvoeren van het kwaliteitsbeleid stelt de SAB de benodigde middelen beschikbaar. Hiermee wordt geborgd dat medewerkers hun werkzaamheden zorgvuldig, eenduidig en klantgericht kunnen uitvoeren en dat de SAB kan voldoen aan de wettelijke taken en opdrachten die haar zijn toevertrouwd.

Het kwaliteitsmanagementsysteem ondersteunt niet alleen de uitvoering van

primaire processen, maar sluit ook aan bij de bredere ontwikkeling van de SAB op het gebied van dienstverlening, voorlichting en profilering. Thema's zoals duidelijke communicatie, consistente uitvoering en "first time right" zijn integraal onderdeel van de kwaliteitsaanpak.

De beleidsdoelstellingen en het kwaliteitsmanagementsysteem worden periodiek beoordeeld via interne en externe audits en managementreviews. Deze evaluaties zijn gericht op het blijvend waarborgen van geschiktheid, doeltreffendheid, effectiviteit en op het tijdig signaleren van verbeter-mogelijkheden.

In december 2025 heeft certificeringsinstantie LRQA een hercertificeringsaudit uitgevoerd. Tijdens deze audit zijn verschillende processen binnen de SAB getoetst op naleving en toepassing van de ISO 9001:2015-norm. Het kwaliteitsmanagementsysteem van de SAB voldoet volledig aan de norm en is opnieuw gecertificeerd voor een periode van drie jaar.

5.6. 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 2025, 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.

5.7. Kantoor SAB

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

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

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

De SAB werkt met een afsprakensysteem aan de balie.



Adresgegevens:

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

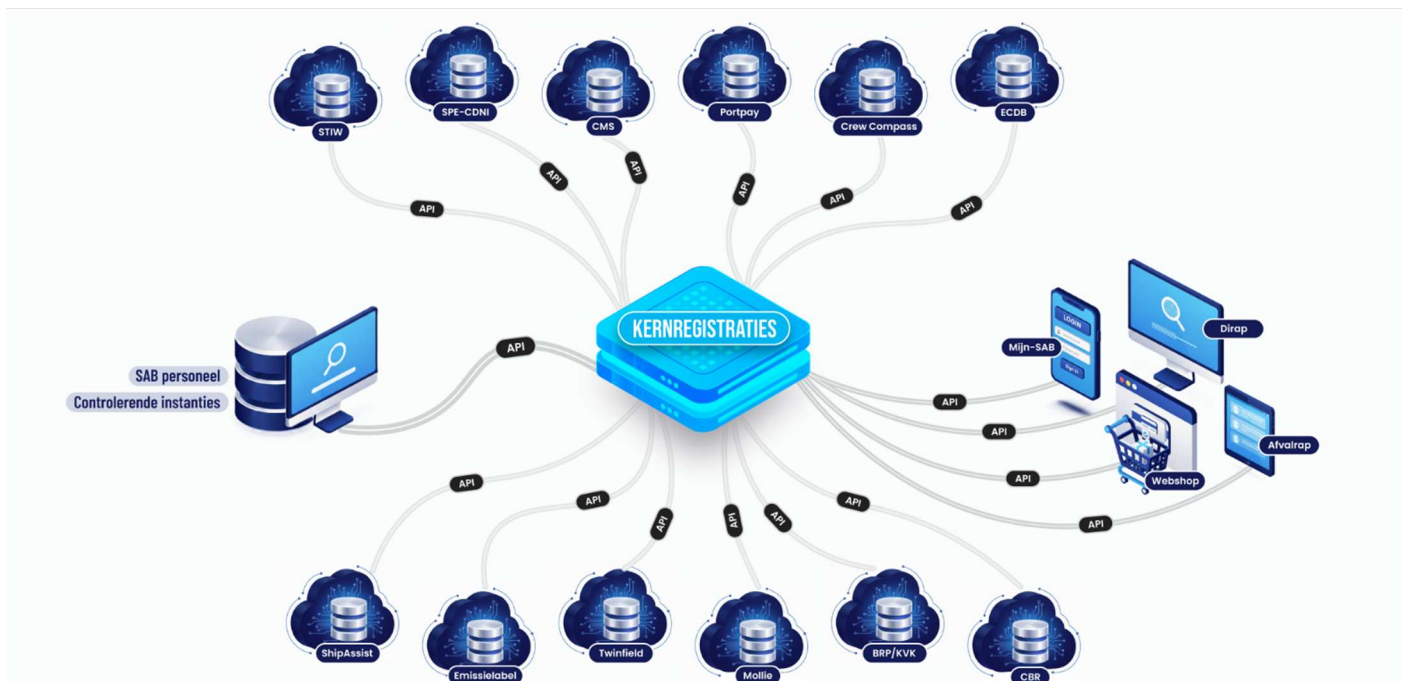
Postbus 5700
3008 AS Rotterdam

6.1. Informatievoorziening

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.

Overzicht APPLISS en systemen derden:



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:

	Reeds ontvangen		Nog te ontvangen bijdragen APPLISS 2031 (2026-2031)					Totaal
	2022-2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	
Rijkswaterstaat	224.400	56.100	56.100	56.100	56.100	56.100	0	504.900
ILT	40.000	10.000	10.000	10.000	10.000	10.000	0	90.000
SAB MS BV	20.000	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000	0	45.000
DGLM	0	0	0	0	0	0	413.100	413.100
Totaal	284.400	71.100	71.100	71.100	71.100	71.100	413.100	1.053.000

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 € 413.100 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.

6.2. ShipAssist app

In 2022 is gestart met de ontwikkeling van een vernieuwd SPE-CDNI-betaalsysteem. Hiermee is een belangrijke stap gezet van de fysieke ECO-kaart naar een volledig digitale werkwijze. Dit systeem vervangt de bestaande betaalterminals en ECO-kaarten. Voor CDNI-gerelateerde transacties is hiervoor de speciaal ontwikkelde SPE-CDNI-app in gebruik genomen, die uitsluitend voor deze betalingen wordt ingezet.



Voor overige diensten die voorheen via de ECO-kaart beschikbaar waren, is in 2024 de ShipAssist-app gelanceerd. Via deze app kunnen gebruikers onder andere afvalcontainers en havenfaciliteiten bedienen. In 2024 zijn de containers voor plastic- en restafval technisch aangepast om gebruik via de app mogelijk te maken. Ook havenfaciliteiten die eerder met de ECO-kaart werkten, zijn omgebouwd naar deze digitale oplossing.

Tijdens de overgangperiode ondersteunen de betrokken faciliteiten zowel de ECO-kaart als de nieuwe app.

<https://www.ship-assist.com>

Aanzet tot harmonisatie van havenfaciliteiten

Met de overgang van de ECO-kaart naar de ShipAssist-app is bewust gekozen om de hardware en de app te laten functioneren via het koppelvlak van de Stichting Innovatieve Waterwegen (STIW). STIW zet zich in voor standaardisatie binnen de markt van havenfaciliteiten. In andere sectoren, zoals parkeren en het laden van elektrische voertuigen, is harmonisatie tussen aanbieders al grotendeels

gerealiseerd. Binnen de binnenvaart staat deze ontwikkeling nog aan het begin.

Door de app en faciliteiten van de SAB te koppelen aan het STIW-koppelvlak wordt een belangrijke stap gezet richting meer uniformiteit, efficiëntie en toekomstbestendigheid van havenvoorzieningen binnen de binnenvaart.

<https://www.stiw.nl>

6.3. Digitale toegang tot vaargegevens, veiligheid en privacy

De SAB verwerkt in haar systemen drie hoofdgroepen gegevens: gegevens van personen, schepen en bedrijven. Het zorgvuldig beheren en beschermen van deze gegevens is een kerntaak van de SAB en maakt onderdeel uit van haar wettelijke verantwoordelijkheid. De SAB handelt hierbij conform de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Via het online portaal Mijn-SAB (www.mijn-sab.nl) kunnen scheepseigenaren hun bedrijfs- en scheepsgegevens inzien en beheren. Ook hebben zij toegang tot digitaal opgeslagen documenten, facturen en afvalgegevens. Dit stelt gebruikers in staat om hun gegevens overal en op elk moment te raadplegen.

Voor bemanningsleden is in 2024 het portaal CrewCompass (www.crew-compass.nl) ontwikkeld. Via dit portaal hebben zij inzicht in hun persoonlijke gegevens, zoals opgebouwde vaardagen, functieregistraties en facturen. Daarnaast kunnen belangrijke documenten digitaal worden opgeslagen en gedownload. De verdere doorontwikkeling van Mijn-SAB en CrewCompass is ook in 2025 een belangrijk speerpunt.

The screenshot shows the CrewCompass user interface. On the left is a navigation menu with options: Dashboard, Dienstboekjes, Kwalificaties, Vaartijden, Passen, Documenten, and Facturen en kwitanties. The main content area is divided into two sections:

- Algemene gegevens** (General data):

E-mailadres	abc123@gmail.com
Klantnummer	33809
Naam	Collin A B C
Geslacht	Man
Telefoonnummer	
Geboorteplaats	Fakeplaats
Geboortedatum	01-01-1995
Geboorteland	Nederland
Verblijfsadres	123 1234AB Nederland
Postadres	
- Actieve passen** (Active passes):

Instantie	Kaart nummer	Afijfte datum
SAB	EU-374580-01	21 Oct 2024
SAB	NL-07408-03	10 Jan 2018
- Actieve dienstboekjes** (Active service books):

Instantie	Nummer dienstboekje	Afijfte datum
SAB	NL07408	08 Oct 2016

Om de veiligheid en vertrouwelijkheid van gegevens te waarborgen heeft de SAB een informatiebeveiligingsbeleid ingericht en geïmplementeerd. Dit beleid heeft geleid tot aangescherpte interne en externe toegangs- en inlogprocedures binnen de gebruikte systemen, waaronder APPLISS, SPE-CDNI, DiRap, Afvalrap en Mijn-SAB.

De privacyverklaring van de SAB is in 2018 volledig herzien en gepubliceerd op de website. In 2021 heeft een tussentijdse evaluatie plaatsgevonden. Alle aanvraagformulieren en processen zijn ingericht conform de AVG. In 2025 is geen beroep gedaan op het recht op gegevenswissing (“recht om vergeten te worden”) en zijn er, voor zover bij de SAB bekend, geen datalekken geweest.

Bij de ontwikkeling en doorontwikkeling van het APPLISS-systeem is informatiebeveiliging vanaf de start als randvoorwaarde meegenomen. Eerder uitgevoerde penetratietests en een Privacy Impact Assessment (PIA) vormen de basis voor verdere verbeteringen.

Vooruitkijkend heeft de SAB opdracht gegeven om in 2026 een nieuwe Privacy Impact Assessment uit te voeren. Daarnaast wordt geïnventariseerd in hoeverre de SAB onder de reikwijdte van de NIS2-richtlijn valt. In dat kader zal opnieuw een penetratietest worden uitgevoerd. Met deze stappen blijft de SAB actief werken aan een hoog niveau van digitale toegankelijkheid, privacybescherming en informatiebeveiliging.

Strategische ontwikkelingen

7

De binnenvaart is voortdurend in ontwikkeling. Digitalisering, verduurzaming en de wens om administratieve lasten te beperken leiden tot nieuwe vragen en verwachtingen vanuit de sector. De SAB volgt deze ontwikkelingen actief en verkent, vanuit haar rol als stichting met wettelijke taken, waar vernieuwing en vereenvoudiging mogelijk zijn.

Tegelijkertijd staat het financieringssysteem van de afvalinzameling onder druk. De kosten voor inzameling en verwerking stijgen, terwijl het brandstofverbruik daalt. Omdat de afvalbeheersbijdrage direct gekoppeld is aan de hoeveelheid gebunkerde gasolie, heeft een dalend verbruik directe gevolgen voor de inkomsten. Dit vraagt om blijvende internationale afstemming over een stabiel en toekomstbestendig financieringsmodel.

Daarnaast komen er technische en milieukundige aanscherpingen aan, zoals de verplichting tot dubbelwandige milieuboten vanaf 2038. Deze ontwikkeling heeft impact op investeringen, exploitatiekosten en de beschikbaarheid van inzamelcapaciteit. De SAB blijft deze ontwikkelingen actief agenderen binnen het internationale overleg.

Op het gebied van bemanning zet de Europese harmonisatie verder door. De uitvoering van de richtlijn beroepskwalificaties, de rol van de SAB als nationaal register en Single Point of Contact en de verdere aansluiting op Europese databanken vragen blijvende aandacht. De SAB neemt structureel deel aan internationale overlegstructuren en is

viermaal per jaar vertegenwoordigd bij zowel CESNI als CDNI.



Deze vaste aanwezigheid maakt het mogelijk om ontwikkelingen tijdig te volgen, invloed uit te oefenen en internationale afspraken zorgvuldig te vertalen naar de Nederlandse praktijk. Het doel blijft een betrouwbaar en transparant systeem, met zo min mogelijk administratieve lasten voor de praktijk.

Digitalisering blijft een belangrijke pijler. Daarbij gaat het niet alleen om gebruiksgemak, maar ook om digitale veiligheid. Met het oog op nieuwe Europese regelgeving, waaronder de NIS2-richtlijn, wordt de komende jaren extra ingezet op informatiebeveiliging, risico-beheersing en het versterken van de digitale weerbaarheid van systemen.

Een duidelijke trend is de groeiende behoefte aan één centraal aanspreekpunt voor uiteenlopende diensten en processen. Schippers en ondernemingen zoeken overzicht, samenhang en gebruiksgemak. De SAB onderzoekt daarom continu hoe processen beter kunnen worden ingericht en hoe digitale ondersteuning kan bijdragen aan minder administratieve lasten en meer transparantie.



In dat kader speelt ook de doorontwikkeling van het kernsysteem APPLISS een rol. Richting 2031 zal dit systeem moeten worden vernieuwd om te blijven voldoen aan eisen op het gebied van veiligheid, continuïteit en functionaliteit. De voorbereiding daarop vraagt tijdige besluitvorming en financiële planning.

Innovatieve ideeën en concepten die voortkomen uit deze verkenningen worden niet binnen de stichting zelf ontwikkeld, maar ondergebracht bij SAB Maritime Services B.V. Deze vennootschap fungeert als uitvoerend en ontwikkelend platform voor nieuwe diensten en oplossingen, waarmee de wettelijke taken van de stichting zuiver gescheiden blijven van marktgerichte activiteiten.

Op deze manier kan de SAB, vanuit haar publieke rol, bijdragen aan vernieuwing in de binnenvaart, terwijl nieuwe initiatieven zorgvuldig en toekomstbestendig worden uitgewerkt. Ook in 2026 en daarna blijft de SAB deze rol vervullen, in nauwe afstemming met overheid, toezichthouders en de sector.

8.1. Begroting van de staat van baten en lasten over 2026

De begroting 2026 is op 10 juli 2025 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 2026 in beknopte vorm.

	<u>Begroting 2026</u>
	€
Bijdragen binnenvaart	7.977.100
Opbrengsten vaardocumenten	312.000
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>1.108.400</u>
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten	9.397.500
Kosten inzameling & verwijdering	7.804.000
Kostprijs vaardocumenten	50.700
Personeelskosten	922.800
Afschrijvingen (im-) materiële vaste	500
Overige bureaunkosten	<u>630.900</u>
Som der stichtingslasten	<u>9.408.900</u>
Bedrijfsresultaat	-11.400
Financiële baten en lasten	<u>2.200</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening	-9.200
Mutatie bestemmingsreserves	<u>41.700</u>
Totaal resultaat	<u><u>32.500</u></u>

8.2. 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 de paragraaf 9.2. Samengevatte balans per 31 december 2025.

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.

Samengevate jaarrekening



9.1. Algemene grondslagen

De samengevate 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 samengevate 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 samengevate jaarrekening bekend zijn geworden.

9.2. Samengevatte balans per 31 december 2025

(Na voorstel resultaatbestemming)

		<u>31.12.2025</u>	<u>31.12.2024</u>
		€	€
ACTIVA			
VASTE ACTIVA			
Immateriële vaste activa	1	309.291	383.729
Materiële vaste activa	2	192.378	212.847
VLOTTENDE ACTIVA			
Vorraden vaardocumenten	3	33.435	51.684
Vorderingen	4	337.234	736.586
Liquide middelen	5	<u>3.823.392</u>	<u>3.466.933</u>
		<u>4.695.730</u>	<u>4.851.779</u>
PASSIVA			
STICHTINGSVERMOGEN			
Oprichtingskapitaal	7	4.538	4.538
Overige reserves	8	602.585	543.181
Bestemmingsfondsen	9	875.417	824.580
Bestemmingsreserves	10	<u>83.123</u>	<u>88.879</u>
		1.565.663	1.461.178
Langlopende schulden	11	664.768	656.170
Kortlopende schulden	12	<u>2.465.299</u>	<u>2.734.431</u>
		<u>4.695.730</u>	<u>4.851.779</u>

9.3. Samengevatte Staat van baten en lasten over 2025

		Realisatie 2025	Begroting 2025	Realisatie 2024
		€	€	€
Bijdragen binnenvaart	13	4.601.623	4.836.100	4.571.982
Opbrengsten vaardocumenten	14	360.874	387.000	370.242
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	15	<u>1.030.138</u>	<u>1.106.800</u>	<u>1.123.413</u>
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		5.992.635	6.329.900	6.065.637
Kosten inzameling & verwijdering	16	4.398.175	4.663.400	4.351.800
Kosten verkopen vaardocumenten	17	45.038	47.900	49.597
Personeelskosten	18	803.576	861.600	924.770
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	19	408	500	408
Overige bureaunkosten	20	<u>631.716</u>	<u>666.300</u>	<u>642.132</u>
Som der stichtingslasten		5.878.913	6.239.700	5.968.707
Bedrijfsresultaat		113.722	90.200	96.930
Financiële baten en lasten	21	<u>2.428</u>	<u>-7.000</u>	<u>2.640</u>
		116.150	83.200	99.570
Belastingen	22	<u>-11.665</u>	<u>0</u>	<u>-15.510</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		104.485	83.200	84.060

Bestemming saldo van baten en lasten

Bestemmingsfonds	50.837	52.800	67.226
Bestemmingsreserve	-5.756	0	-5.756
Overige reserves	<u>59.404</u>	<u>30.400</u>	<u>22.591</u>
Totaal resultaat	104.485	83.200	84.060

10. CONTROLEVERKLARING VAN DE ONAFHANKELIJKE ACCOUNTANT