



Confidentieel

Jaarrapport 2021

STEENS & PARTNERS
Accountants en Adviseurs
Uitsluitend voor identificatie-
doeleinden getekend

Inhoudsopgave

Bestuursverslag	4
1. Inleiding	4
2. Doelstellingen Stichting SAB	4
3. Kerntaken Stichting SAB	5
3.1 Impact Covid-19 op de kerntaken van de SAB	5
3.1.1 Verwijderingsbijdrage	5
3.2 Uitvoering van het Scheepsafvalstoffenverdrag	5
3.3 Nationaal Instituut (NI)	6
3.3.1 Afvalbeheersbijdrage	7
3.3.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)	7
3.3.3 Wijze van financiering niet oliehoudend KGA en restafval (deel C)	9
3.4 SAB inzamelnetwerk	11
3.4.1 Afvalregistratiesysteem	11
3.4.2 Europese aanbesteding	11
3.4.3 Bedrijfsafvalstromen	12
3.4.4 Inzameling realisatie 2021 t.o.v. 2020	13
3.5 Controletaak ILT	14
3.6 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten	15
3.6.1 Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten	16
3.6.3 Op afspraak naar de SAB balie	18
3.6.4 Beroepskwalificatierichtlijn	18
3.6.5 Verbeteren informatie derden	19
3.7 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie	19
4. Juridische borging	20
5. Binnenvaart emissie prestatie label	21
6. Organisatie SAB is meer dan de stichting	21
6.1 Algeheel toezicht	22
6.2 Klankbordgroep	23
6.3 Structuur organisatie SAB	24
6.4 Personele bezetting	24
6.5 SAB kwaliteitsmanagementsysteem	24

6.6	Financiële instrumenten en beleggingsbeleid	25
6.7	Kantoor SAB	25
7.	Automatisering binnen SAB.....	26
7.1	Unieke databank.....	26
7.2	Veiligheid en privacywetgeving	27
8.	Ontwikkelingen en toekomst.....	28
8.1	Steeds meer vraag naar "één loket"	28
8.2	Gebruik RFID chip ook in andere landen	29
8.3	Overal beschikking over je vaargegevens.....	29
8.4	Meer mogelijkheden met de bemanningspas.....	30
8.5	Ontgassingsverbod.....	30
8.6	EdecTool.....	30
8.7	Begroting van de staat van baten en lasten over 2022	31
8.8	Vermogenspositie	32
9.	Samengevatte jaarrekening	33
9.1	Algemene grondslagen.....	33
9.2	Samengevatte balans per 31 december 2021	34
9.3.	Samengevatte staat van baten en lasten over 2021	35
9.4.	WNT-verantwoording.....	36
10	Overige gegevens.....	38
10.1	Controleverklaring van de onafhankelijk accountant.....	38

Bestuursverslag

1. Inleiding

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

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

2. Doelstellingen Stichting SAB

De SAB voert de volgende publiekrechtelijke taken uit:

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

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 papierloos 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 *Impact Covid-19 op de kerntaken van de SAB*

De komst van de pandemie COVID-19 in 2020, heeft impact gehad op de kerntaken van de SAB. Vanaf maart 2020 heeft de SAB diverse acties ondernomen en maatregelen getroffen, zoals beschermmiddelen bij de balie voor de vaardocumenten, thuiswerken en informatie verstrekken via website en CCR website. Het kantoor is niet gesloten geweest en de werkzaamheden zijn volledig doorgegaan, zoals de situatie voor COVID-19.

3.1.1 *Verwijderingsbijdrage*

De gevolgen van COVID-19 waren ook te zien in 2021. In dit jaar kwamen bepaalde beroepsgroepen in de binnenvaart stil te liggen. Bij de passagiersvaart was in sommige landen een grote daling te zien, in de inning van verwijderingsbijdrage. Voor Nederland is er geen daling geconstateerd.

3.2 *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 2021

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.

3.3 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.

3.3.1 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, is na besluit van de Conferentie Verdragsluitende Partijen (CVP), per 1 januari 2021 verhoogd van € 7,50 naar € 8,50 per m³ (1.000 liter) gebunkerde gasolie. Voor het innen van de afvalbeheersbijdrage is het SPE CDNI-betaal-systeem ontwikkeld en aan de Nationaal Instituten ter beschikking gesteld.

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

Bunkerbedrijven dienen transacties te melden, waarbij om welke reden dan ook, geen afwaardering van een ecorekening heeft plaatsgevonden. Per 31 december 2021 hebben scheepseigenaren uit binnen- en buitenland bij het Nederlands Nationaal Instituut 6.827 ecorekeningen geopend. Per 31 december 2020 waren dit er 6.621. In 2021 bedraagt de afvalbeheersbijdrage van de bij de SAB aangesloten ecorekeninghouders € 7.522.662,-

Verhoging verwijderingsbijdrage per 1 januari 2021

Na inwerkingstelling van deel A van het Scheepsafvalstoffenverdrag (1 januari 2011) waren de gezamenlijke internationale inkomsten, steeds iets hoger dan de werkelijke jaarlijkse totale internationale inzamelkosten. Er is voor nu geconstateerd dat met de verhoging van de van de afvalbeheersbijdrage, de totaal geïnde bijdragen, de totale inzamelkosten in zijn geheel dekken voor 2021.

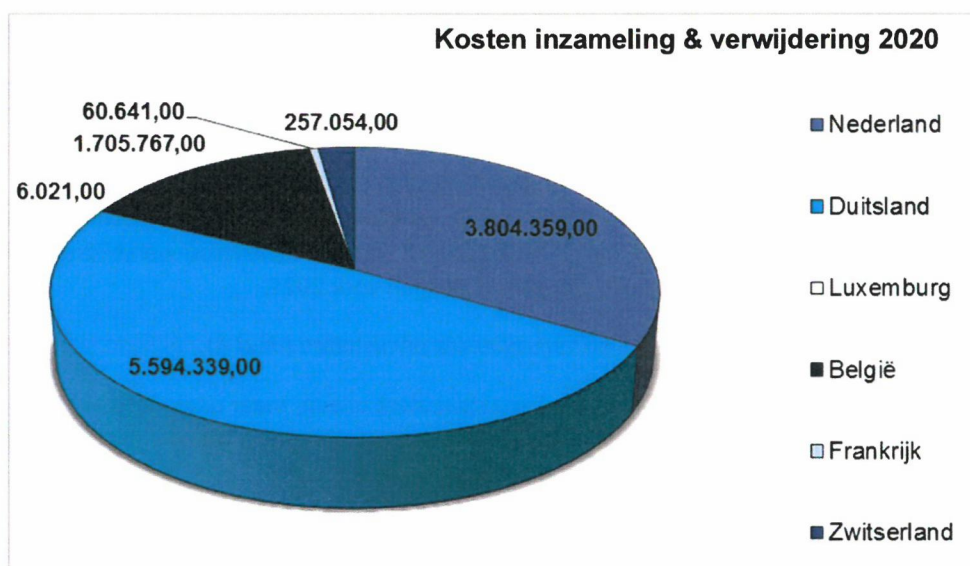
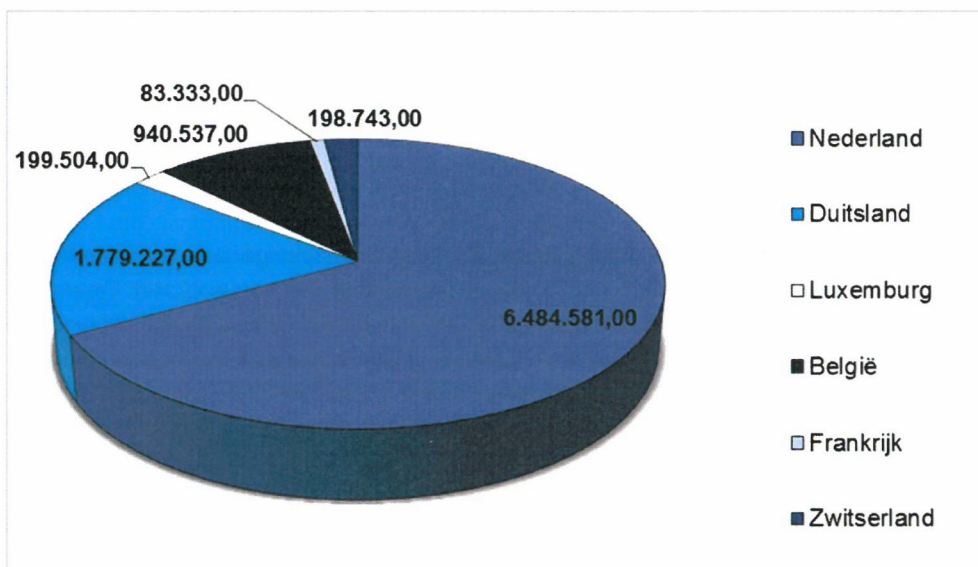
3.3.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)

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 gepaarde gaande kosten aan het IVC door, waarna het IVC zorg draagt voor de verevening (verdeling) tussen de Nationaal Instituten van inkomsten en kosten. Dit overeenkomstig de daartoe in het Scheepsafvalstoffenverdrag opgenomen formule.

Jaarrapport 2021

Volgens opgave van het IVC bedragen in 2020 de inkomsten respectievelijk kosten van het internationale financieringssysteem:



Op basis van deze gegevens zijn de inkomsten en uitgaven van 2020 als volgt verevend:

Definitieve verevening 2020 (op grond van besluit CVP d.d. 13 december 2021)	Xn geinde bijdrage	Cn verevenings- Bijdrage	Totaal uit bijdrage	Zn kosten inz. verwijdering	verevenings- verschil
Nationaal instituut België	940.537	505.182	1.445.719	1.705.767	-260.048
Nationaal instituut Duitsland	1.779.227	2.962.241	4.741.468	5.594.339	-852.871
Nationaal instituut Frankrijk	83.333	-31.937	51.396	60.641	-9.245
Nationaal instituut Luxemburg	199.504	-194.401	5.103	6.021	-918
Nationaal instituut Nederland	6.484.581	-3.260.206	3.224.375	3.804.359	-579.984
Nationaal instituut Zwitserland	198.743	19.122	217.865	257.054	-39.189
Totaal	TOTXn 9.685.926	0	9.685.926	TOTZn 11.428.180	-1.742.255

NB: De definitieve gegevens (inkomsten/kosten/verevening) van alle landen over boekjaar 2021 zullen medio november 2022 beschikbaar zijn.

Ontwikkeling inzamelkosten/inkomsten (verwijderingsbijdrage)

De SAB heeft, als Nationaal Instituut, in het Internationale Verevenings- en Coördinatieoverleg (IVC) wederom aangegeven dat de geringe verhoging van een € 1,- onvoldoende is om de komende jaren (vanaf 2023 en verder) kosten dekkend te zijn. In 2021 is nu gebleken dat de verhoging van € 1,- voldoende dekkend is en dat de verwachting is dat dit voor 2022 ook zal gelden.

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

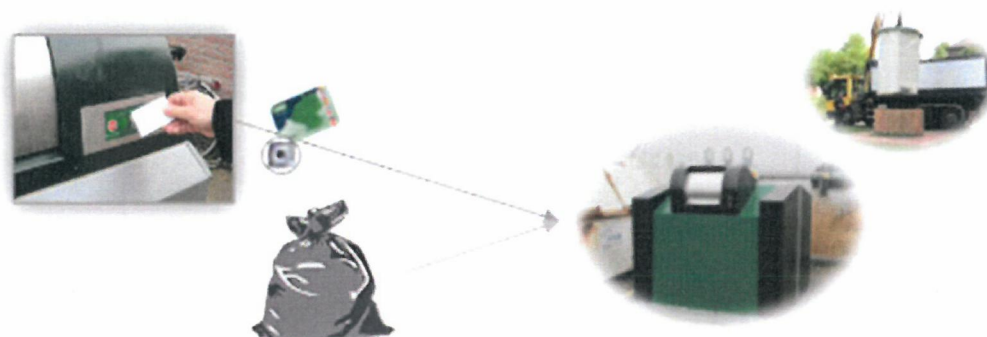
Vanwege het in het Scheepsafvalstoffenverdrag aangegeven beginsel "de vervuiler betaalt" is er vanaf 1 november 2013 een wijziging gekomen in de wijze van financiering, voor de kosten van inzameling en verwijdering van niet olie- en vethoudend Klein Gevaarlijk Afval (KGA) en overig scheepsbedrijfsafval.

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

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

Bij herinvesteringen dient de SAB zelf te kunnen voorzien in de met aanschaffingen gepaard gaande kosten. In de jaarrekening 2021 benoemde bestemmingsreserve heeft betrekking op de toekomstige aanschaf c.q. vervanging van de afvalcontainers.

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



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

In de afgelopen jaren is gebleken dat de containers bestemd voor plastic niet alleen gebruikt worden voor plastic afval, maar meestal vervuld zijn met ander afval. Het gevolg hiervan is dat deze containers tegen hogere kosten geledigd moeten worden. Eind 2021 is door Rijkswaterstaat en het Ministerie I&W besloten dat de huidige huurcontainers voor inzameling van plastic in 2022 vervangen gaan worden door containers die afgesloten kunnen worden. Deze containers kunnen dan geopend worden door de binnenvaart met behulp van de chip op de ecokaart. Tevens worden alle containers (voor rest- en plastic afval) uitgerust met nieuwe hardware voor de toegangscontrole en vulgraadmetering, inclusief software waardoor in de toekomst ook het gebruik van een App mogelijk is. De algehele kosten voor de vervanging en aanpassingen komen uit de bestemmingsreserve deel C.

Een overzicht van alle geplaatste SAB-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 is tevens te zien wat de vullingsgraad van de afvalcontainer op dat moment is hetgeen onnodig afmeren kan voorkomen.

In 2021 is binnen het SAB-inzamelnetwerk 58.052 kg (2020 – 51.952 kg) niet oliehoudend KGA en 175.995 kg (2020 – 172.624 kg) overige bedrijfsafval afgegeven.

3.4 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.

3.4.1 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 2021 is in opdracht van het CDNI een internationaal afvalrapportage systeem ontwikkeld. De bedoeling is dat alle Nationaal Instituten in 2022 gaan koppelen aan dit systeem. 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.

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

3.4.2 Europese aanbesteding

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

Jaarrapport 2021

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

- Perceel 1 Nature International Slop Disposal B.V. (overname van perceel per 1 juni 2019)
- Perceel 2 Marpol Services B.V.
- Perceel 3 Nature International Slop Disposal B.V.
- Perceel 4 Martens Havenontvangstinstallatie Vlissingen B.V.
- Perceel 5 Nature International Slop Disposal B.V. (overname van perceel per 1 juni 2019)
- Perceel 6 Nature International Slop Disposal B.V. (overname van perceel per 1 juni 2019)
- Perceel 7 Labee & Vrolijk B.V.
- Perceel 8 Marpol Services B.V. (overname van perceel per 1 januari 2018)

De contracten verlopen per 31 december 2021.

In de zomer van 2021 zijn er twee nieuwe aanbestedingen uitgeschreven één voor de varende percelen en één voor het depot Nieuwegein. Het resultaat hiervan is dat per 1 januari 2022, na inschrijving en goedkeuring, de percelen en depot zijn 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.

3.4.3 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)

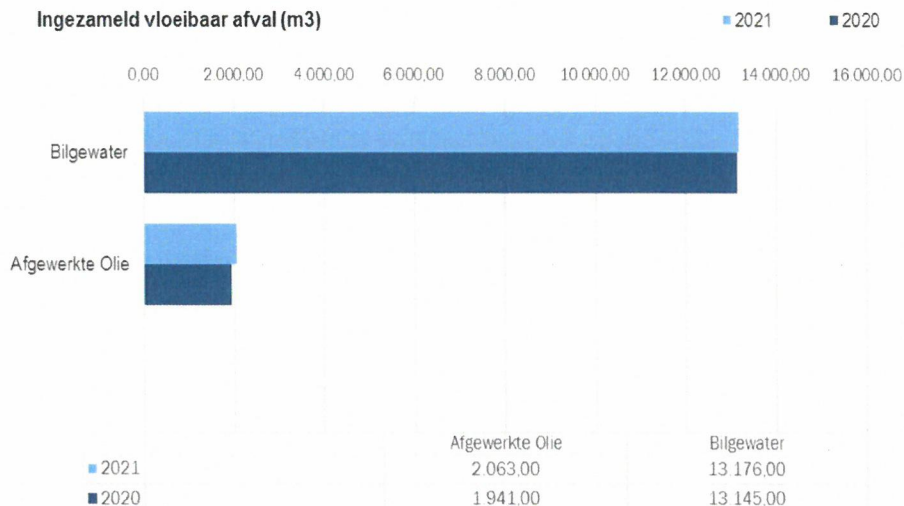
Een abonnementhouder van deel C kan bovendien (op basis van daartoe afgesloten abonnementen) de volgende afvalstromen afgeven:

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

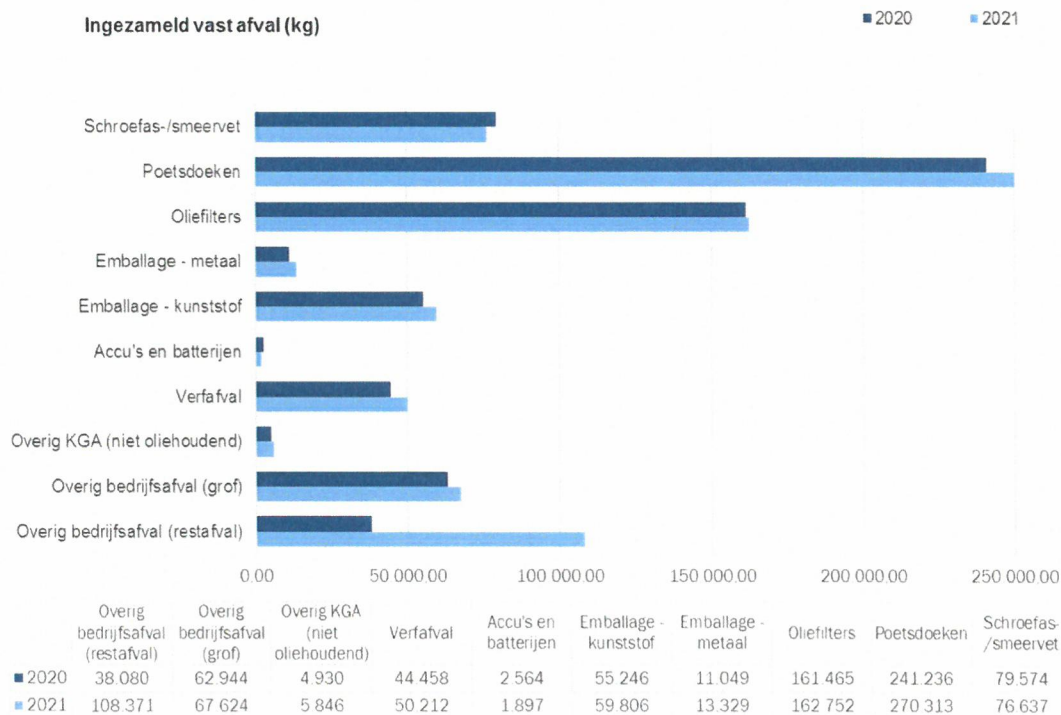
Jaarrapport 2021

3.4.4 Inzameling realisatie 2021 t.o.v. 2020

Ingezameld vloeibaar afval (m3)



Ingezameld vast afval (kg)



3.5 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 ecorekening heeft plaatsgevonden. Hiervoor is een digitale, webbased applicatie ontwikkeld (DiRap) die ter beschikking gesteld is aan de bunkerbedrijven.

In 2021 hebben bunkerbedrijven 78.724 transacties (2020 – 83.701) via de betaalterminals verwerkt. Daarnaast hebben de bunkerbedrijven 8.647 meldingen (2020 – 8.015) 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 Dirapmeldingen worden als volgt onderverdeelt en verwerkt:

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

Veelal vinden er bunkeringen plaats waarbij geen ecokaart gebruikt wordt voor het afdragen van de afvalbeheersbijdrage, maar waar de schipper/eigenaar wel in bezit is van een ecokaart/ecorekening. Deze Dirap meldingen worden handmatig geselecteerd en verwerkt in SPE-CDNI betaalsysteem. In 2021 betrof dit 4.680 keer van alle Dirap meldingen.

Indien na onderzoek blijkt dat de schipper/eigenaar niet in bezit is van een ecokaart/ecorekening en niet valt onder de uitzonderingen (zeeschip, pleziervaart) wordt er een beschikking opgesteld en verstuurd. In 2021 waren dit totaal 389 beschikkingen (2020 – 320).

De schipper/eigenaar heeft met de beschikking 6 weken de tijd om alsnog de verschuldigde verwijderbijdrage te voldoen. Indien er niet binnen 6 weken betaald wordt zal er een aanmaning opgemaakt worden. Alle scheeps- en eigenaargegevens worden nogmaals gecontroleerd en een aanmaning wordt verstuurd. In 2021 waren dit 129 aanmaningen (2020 – 163).

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.

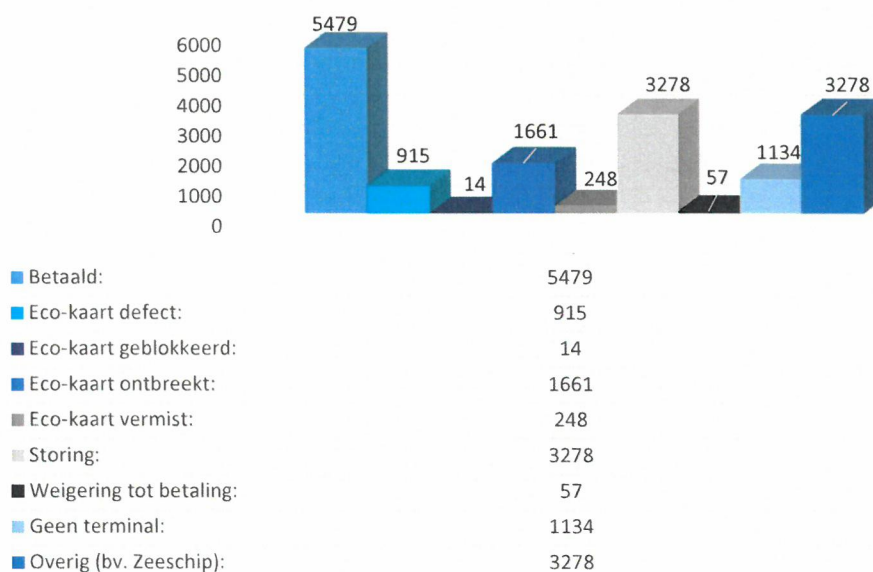
Jaarrapport 2021

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 bestuurlijke boete traject. In 2021 zijn totaal 78 dossier doorgestuurd naar ILT (2020 – 104). 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 ecorekening plaatsvindt, worden ook deze transacties, 3.090 in 2021 (2020 – 2.770) via het DiRap-systeem gemeld.

Overzicht gemelde bunkertransacties via "DiRap":

Gemelde bunkertransacties in 2021



3.6 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten

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

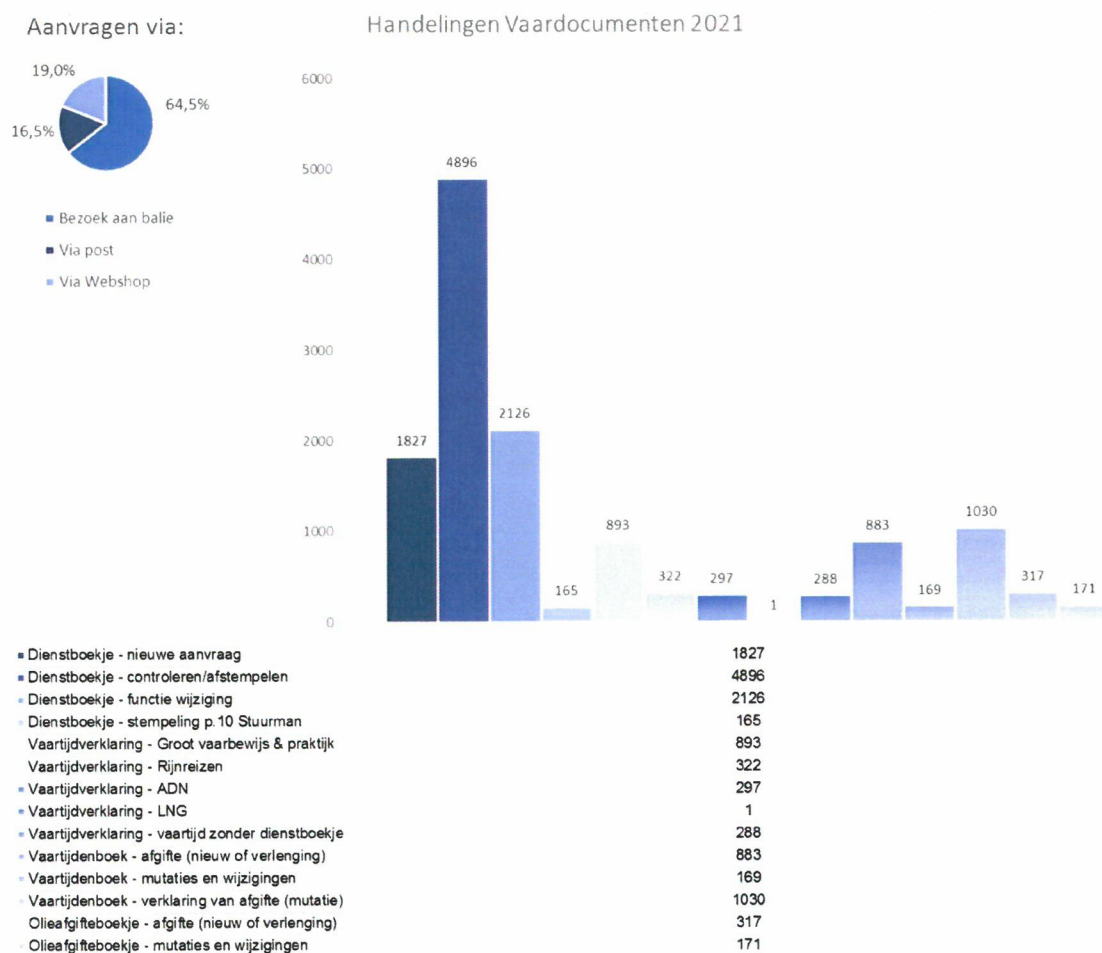
Jaarrapport 2021

3.6.1 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 2021 zijn er 13.385 vaar- en registratiedocumenten afgegeven (2020 - 12.589):



Jaarrapport 2021

Afgifte dienstboekjes in 2021 op nationaliteit aanvrager:

Nationaliteit	Aantal
Albanese	0
Amerikaans burger	0
Angolese	0
Australische	1
Belgische	7
Braziliaanse	1
Brits burger	2
Bulgaarse	7
Burger van de Bondsrepubliek Duitsland	17
Burger van Congo	1
Canadese	1
Chinees	1
Colombiaanse	1
Dominicaanse	0
Deens	2
Egyptische	0
Filipijnse	210
Franse	3
Gambiaanse	0
Ghanese	0
Griekse	1
Hongaarse	1
Ierse	1
Indonesische	68
Iraakse	0
Iraanse	2
Italiaanse	2
Jemenitische	1
Kaapverdische	1
Koeweitse	0

Nationaliteit	Aantal
Kroatische	9
Letse	42
Litouwse	1
Macedonische	1
Marokkaanse	2
Mongolische	1
Myanmarese	2
Namibische	0
Nederlandse	1327
Oekraïense	2
Onbekend	6
Oostenrijkse	0
Poolse	38
Portugese	2
Roemeense	34
Saoudi-Arabische	1
Servische	2
Slowaakse	4
Spaanse	4
Staatloos	0
Surinaamse	2
Syrische	7
Thaise	2
Tsjechische	6
Turkse	1
Venezolaanse	0
Zuid-Afrikaanse	0
Zwitserse	3
Totaal	1830

Jaarrapport 2021

Toegekende functies in het dienstboekje in 2021

Functiewijzigingen Nationaal	2021
Deksman	1095
Lichtmatroos	725
Matroos	610
Volmatroos	400
Stuurman	390
Machinist	9
Stuurman-Machinist	1
Stuurman veerboot	1

Functiewijzigingen Internationaal	2021
Deksman	1122
Lichtmatroos	770
Matroos	689
Volmatroos	408
Stuurman	456
Machinist	7

3.6.3 Op afspraak naar de SAB balie

Bij het afhandelen van vaardocumenten aan de SAB balie, komt het vaak voor dat klanten gelijktijdig binnen komen. Dit resulteert in langere 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 is gaan werken. Hiervoor heeft de SAB een afspraaksysteem aangeschaft die vergelijkbaar is met de systemen die gebruikt worden bij gemeenten en ziekenhuizen. De klant kan online een afspraak inplannen (afpraak.sabni.nl) en zelf een datum en tijdstip kiezen.

In 2021 is een evaluatie uitgevoerd door middel van een digitale enquête bestaande uit een aantal vragen omtrent ervaring ontvangst, afhandeling en deskundigheid van personeel. Er zijn 110 reacties ontvangen waaruit is gebleken dat de gemiddelde ervaring positief is.

Vanwege COVID-19 zijn er een aantal maatregelen getroffen in de balieruimte. Zo is het sinds december 2020 verplicht, om een mondkapje te dragen en zijn de baliemedewerkers afgeschermd middels plastic schermen.

3.6.4 Beroepskwalificatierichtlijn

Op 18 januari 2022 zal de nieuwe beroepskwalificatierichtlijn (EU 2017/2397) in werking treden.

Elke lidstaat moet zijn nationaal register met ingang van 18 januari 2022 kunnen koppelen op dit EU koppelvlak, zodat de benodigde gegevens met elkaar gedeeld kunnen worden. De SAB, als Nationaal Register, heeft de specificaties voor een dergelijke koppeling meegenomen in het project "APPLISS". Eind december 2021 en begin 2022 zullen de laatste technische koppelingen definitief voltooid zijn.

Als gevolg van deze Richtlijn moet er ook een koppeling komen met het CBR en de SAB om het CBR indirect door te koppelen met deze EU koppeling. Eind 2021 zijn hiervoor al werkzaamheden verricht waardoor het CBR handmatig kan werken en de verwachting is dat het CBR de automatische koppeling in de loop van 2022 gereed heeft.

3.6.5 Verbeteren informatie derden

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

In verband met het controleren van dienstboekjes worden door aanvragers vaak diverse soorten 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 2021 over en weer informatie gedeeld met deze instituten.

In het ontwerp voor de nieuwe databank van de SAB (zie paragraaf 6.1) worden er verbeteringen doorgevoerd voor het koppelen met andere systemen zoals het CBR, de EU en andere overheidsinstanties.

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 casussen voorgelegd met bijzondere gevallen. Deze periodieke bijeenkomsten zijn voorafgaand van de bijeenkomsten voor de onderwijsraad.

3.7 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 zorgt voor uitgebreide informatie en beschikbaarstelling van vele documenten op haar website www.sabni.nl. Naast het verstrekken van informatie via de telefoon en/of per e-mail zijn er in 2021 - 38.237 (2020 - 37.867) unieke bezoekers op deze site geweest.

De SAB heeft in 2021 niet kunnen deelnemen aan de binnenvaartbeurs 'Maritime Industry' in Gorinchem. De beurs is als gevolg van COVID-19 afgelast.

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

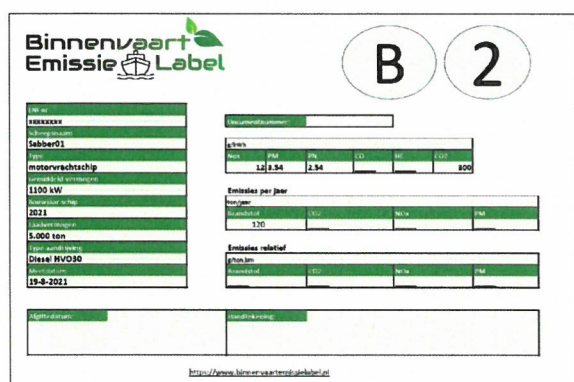
De kerntaken van de SAB zijn geborgd in diverse mandaten c.q. regelingen en uitvoeringsovereenkomsten. In onderstaand schema is terug te vinden waar de taken ten grondslag liggen.

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 Emissieprestatielabels binnenvaart (6-8-2021)

5. Binnenvaart emissie prestatie label

In het voorjaar van 2021 heeft de SAB ingeschreven op een aanbesteding, uitgeschreven door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarin de taak stond het uitgeven van een binnenvaart emissie prestatie label. 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 emissie label 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.



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.

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

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.

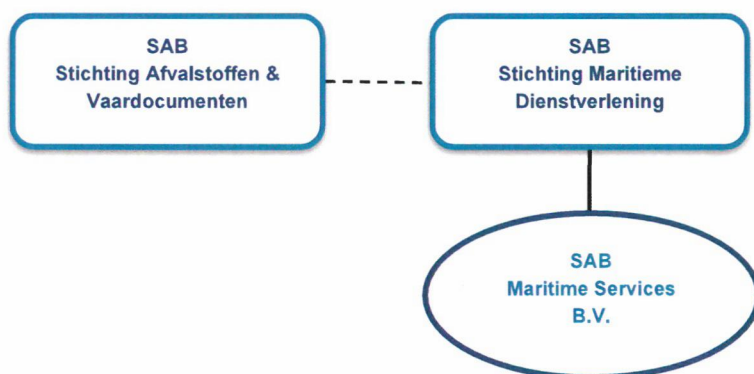
Jaarrapport 2021

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 een "één loket functie" te creëren.

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

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



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.

Per 31 december 2021 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 2021 is de heer C. Kleiberg.

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

6.2 Klankbordgroep

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

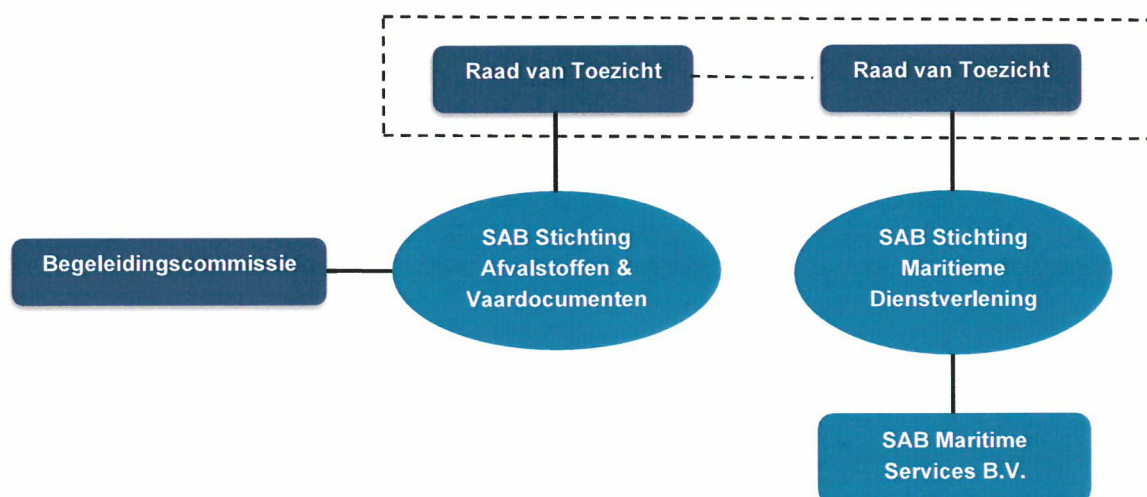
Deze klankbordgroep bestaat uit de heren A. Wanders, R. Pikaart, G. Deen en P. Wassenaar, allen werkzaam in de binnenvaart.

In geval van nieuwe ontwikkelingen die de SAB aangaan, of nieuwe producten die de SAB eventueel wil ontwikkelen ten behoeve van de binnenvaart, kan de SAB hierover de visie van de klankbordgroep vragen. Tevens kan de klankbordgroep reflecteren op andere onderwerpen die de SAB aangaan.

Overleg tussen de klankbordgroep en de SAB zal minimaal 2 keer per jaar plaatsvinden.

Als gevolg van COVID-19 heeft er in 2021 slechts één bijeenkomst plaatsgevonden.

6.3 Structuur organisatie SAB



6.4 Personele bezetting

Per 31 december 2021 bedraagt het aantal medewerkers 14 personen (10,4 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 zodat de SAB (alle SAB-medewerkers) als zodanig voldoen aan, en de gewenste bijdragen kunnen leveren aan, de taken van de aan de SAB verstrekte opdrachten.

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

In november 2021 heeft er een Surveillance Survey plaatsgevonden door Lloyd's Register. Hierbij wordt het kwaliteitsmanagementsysteem tussentijds getoetst of deze voldoet aan de norm en op een correcte wijze geïmplementeerd is. Het kwaliteitsmanagementsysteem van de SAB voldoet volledig aan de norm. In november 2022 zal er weer een hercertificering plaatsvinden.

Jaarrapport 2021

6.6 Financiële instrumenten en beleggingsbeleid

Het valutarisico van SAB is nihil aangezien de in- en verkopen allemaal in euro's plaatsvinden. SAB heeft geen openstaande posities ultimo boekjaar 2021, waarover een prijsrisico gelopen wordt.

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

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

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 afspraaksysteem aan de balie.



Adresgegevens:

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

Postbus 5700
3008 AS Rotterdam

Jaarrapport 2021

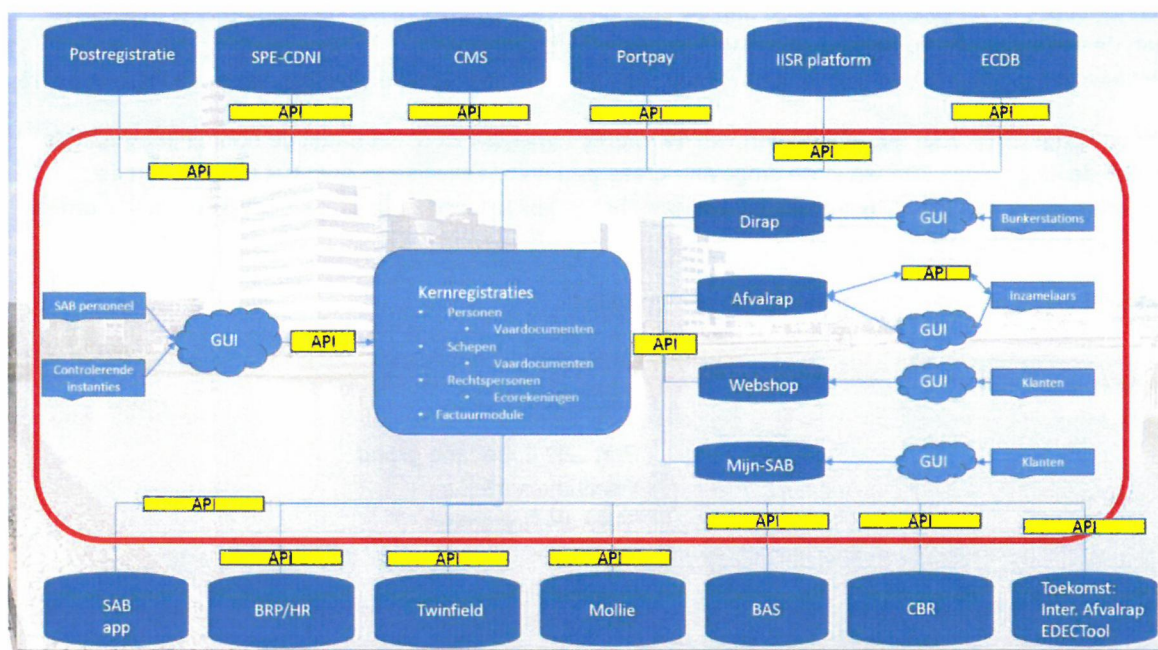
7. Automatisering binnen SAB

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 wordt tevens voorzien in de financiële administratie.

Overzichtsplaatje opzet APPLISS en derden systemen:



Op 14 december 2020 is de eerste fase van APPLISS (zgn. "light versie"), zonder problemen online gezet. Vanaf die datum is de SAB met haar werkzaamheden, overgegaan van het oude ARES naar het nieuwe APPLISS.

Ook de nieuwe systemen voor de bunkerstations (Dirap) en de inzamelaars (Afvalrap), zijn vanaf die datum online. Het vernieuwde Mijn-SAB is in maart 2021, online gegaan.

Fase 2 van het APPLISS project was eind december 2020 van start gegaan en is in maart 2021 opgeleverd. In deze fase is het nog niet mogelijk geweest om de laatste ontwikkelingen in APPLISS op het gebied van beheer, koppelingen met derden zoals het Centraal Bureau Rijvaardigheden (CBR) en de European Crew Database (ECDB) vanuit de EU door te voeren. De oorzaak hiervan is dat het EU koppelvlak technisch nog niet gereed is. De koppeling is in januari 2022 tot stand gekomen.

Jaarrapport 2021

In 2021 is het volledige subsidiebedrag ten behoeve van APPLISS besteed. De bestemmingsreserve APPLISS zal in 2022 worden aangewend om in aanvullende investeringen te voorzien.

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

APPLISS 2031

Naast het continue updaten en door ontwikkelen van het 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 voorbereidingskosten en aanbestedingskosten. Vooruitlopend op een officieel besluit voor het vervangen van het huidige APPLISS in 2031 zal door Rijkswaterstaat en Overige vanaf 2022 een bestemmingsreserve worden opgebouwd, waaraan jaarlijks € 71.100 wordt gedoteerd. De afdeling DGLM van het Ministerie I en W heeft aangegeven dat zij voor de begroting 2023 gaan bezien of een bedrag van € 45.900 kan worden opgenomen om aan haar totale bijdrage van € 413.100 ($€ 45.900 \times 9$ jaar) in 2031, na officieel besluit, te kunnen voldoen.

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 volledig herzien en voldoet aan de voorwaarden zoals gesteld in de AVG. Deze verklaring is online gezet op de SAB-website. In 2021 zal er weer een tussentijdse review plaatsvinden 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 iisr.eu en mijn-sab.nl kunnen personen en bedrijven hun eigen gegevens inzien die de SAB heeft opgeslagen.

In 2021 is er geen beroep gedaan op het recht "vergeten te worden", door personen waar de SAB gegevens van heeft geregistreerd. Tevens zijn er in 2021, 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. In 2022 als de ontwikkelingen aan APPLISS volledig afgerond zijn zal er opdracht gegeven worden door een onafhankelijke partij om een "Pen-test" uit te voeren. Bij een dergelijk test wordt een softwaresysteem uitvoerig getest op mogelijke kwetsbaarheden en zal zo nodig worden aangepast. Tevens zal er een nieuwe PIA (Privacy Impact Assessment) worden uitgevoerd op APPLISS, oplevering te verwachten in 2^e kwartaal 2022.

8. Ontwikkelingen en toekomst

Naast de Stichting Afvalstoffen en Vaardocumenten 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 er naar om diverse innovaties door te voeren en ideeën aan te brengen, die de "lasten" voor de binnenvaart kunnen verlichten en vernieuwing in de binnenvaart kan bevorderen.

8.1 Steeds meer vraag naar "één loket"

SAB Maritime Service B.V. streeft er naar om het de gebruiker van de ecokaart (voorzien van een RFID-chip), mogelijk te maken de kaart zo breed mogelijk in te zetten voor tal van voorzieningen. De kaart wordt als een sleutel gebruikt voor overige dienstverlening.

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

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

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

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



Eén van de afvalparken in de haven van Amsterdam:



8.2 Gebruik RFID chip ook in andere landen

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

In 2019 is het aan de hand van het nieuwe contract van het SPE-CDNI daadwerkelijk overgegaan op contactloos betalen van de afvalbeheersbijdrage. In 2019 zijn alle betaalterminals en ecokaarten vervangen. De ecokaarten zijn standaard voorzien van een geïntegreerde RFID chip. Vanuit het CDNI wordt internationaal de werkwijze van de SAB gepromoot. De SAB wordt vanuit diverse landen benaderd om haar ervaringen en kennis te komen delen.

8.3 Overal beschikking over je vaargegevens

Bemanningsleden die geregistreerd staan bij de SAB kunnen inloggen (www.iisr.eu) en beschikken over de eigen gegevens (zoals bijvoorbeeld geregistreerde vaartijd in relatie met huidige of toekomstige functie(s) en in PDF vorm opgeslagen documenten zoals, facturen, diploma's, certificaten).

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

8.4 Meer mogelijkheden met de bemanningspas

Eind 2014 is de SAB begonnen om te onderzoeken op welke wijze de vaardocumenten (dienstboekjes en vaartijdenboeken) kunnen worden gedigitaliseerd. Vanaf die tijd zijn er praktijktesten gehouden met een bemanningspas en een Vesselunit. In vervolg hierop is in samenwerking met de STC-Group een pilot gestart voor een digitaal vaartijdenboek en het dienstboekje in het kader van het EU project Prominent.



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

8.5 Ontgassingsverbod

In 2017 is in het CDNI overlegorgaan een besluit genomen, ten aanzien van een verbod tot ontgassen van specifiek genoemde stoffen. In dit kader Het Scheepsafvalstoffenverdrag is nog niet gewijzigd omdat nog niet alle landen deze aanpassing hebben geratificeerd. De verwachting is nu dat dit medio 2023/2024 zal gaan gebeuren.

De SAB Maritime Services B.V. is van mening dat zij een administratieve en organisatorische spil kan zijn binnen de processen van ontgassing. Uit onderzoek en diverse gesprekken, blijkt dat een verdere uitwerking van onze ideeën, namelijk het creëren van een managementsysteem voor praktische uitvoering van ontgassen in de binnenvaart, door vele partijen als positief wordt ervaren. Ook is hier naar voren gekomen dat het huidige gebruik van een schriftelijke losverklaring in het kader van deel B van het Scheepsafvalstoffenverdrag een grote administratieve en papieren last geeft voor de gebruikers (losinstallatie, vervoerder en ontvangstinstallatie).

8.6 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 zal naar verwachting in 2022 het digitaliseren van o.a. de losverklaring in het Scheepsafvalstoffenverdrag wettelijk toe 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 een dashboard vindt de gebruiker snel de documenten weer terug en de voortgang ervan. Meer informatie is te vinden op www.edectool.com.

8.7 Begroting van de staat van baten en lasten over 2022

De begroting 2022 is in juli 2021 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 wat ontvangen wordt, voor de afdracht aan de internationale verevening. In de jaarrekening van SAB wordt echter slechts het deel wat SAB ten goede komt voor de vergoeding van de gemaakte kosten inzake Deel A en Deel C SAV onder de opbrengsten verantwoord (matching-principe).

Hierna volgt de begroting 2022 in beknopte vorm.

	<u>Begroting 2022</u>	
	€	€
Bijdragen binnenvaart	7.742.000	
Opbrengsten vaardocumenten	352.600	
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>1.078.400</u>	
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		9.173.000
Kosten inzameling & verwijdering	7.605.400	
Kostprijs vaardocumenten	36.600	
Personeelskosten	894.200	
Afschrijvingen (im-) materiële vaste activa	2.300	
Overige bureaunkosten	<u>420.900</u>	
Som der stichtingslasten		<u>8.959.400</u>
Bedrijfsresultaat		213.600
Financiële baten en lasten		<u>-10.300</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		203.300
Mutatie bestemmingsreserves		<u>-59.800</u>
Totaal resultaat		<u><u>143.500</u></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 investeringen afvalcontainers deel C SAV. Voor meer details verwijzen wij naar paragraaf 9.4 Toelichting op de balans in de jaarrekening, paragraaf 10 en 11.

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.

9. Samengevatte 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 2021

9.2 Samengevatte balans per 31 december 2021

(Na voorstel resultaatbestemming)

		31.12.2021	31.12.2020
		€	€
ACTIVA			
VASTE ACTIVA			
Immateriële vaste activa	1	561.554	360.711
Materiële vaste activa	2	88.016	99.956
VLOTTENDE ACTIVA			
Vorraden vaardocumenten	3	13.906	9.770
Vorderingen	4	477.945	766.867
Liquide middelen	5	2.890.234	2.926.722
		<u>4.031.655</u>	<u>4.164.026</u>
PASSIVA			
STICHTINGSVERMOGEN	6		
Oprichtingskapitaal	7	4.538	4.538
Overige reserves	8	267.663	196.296
Bestemmingsfondsen	9	540.381	418.438
Bestemmingsreserves	10	<u>104.653</u>	<u>104.653</u>
		917.235	723.925
LANGLOPENDE SCHULDEN	11	692.197	489.097
KORTLOPENDE SCHULDEN	12	2.422.223	2.951.004
		<u>4.031.655</u>	<u>4.164.026</u>

Jaarrapport 2021

9.3. Samengevatte staat van baten en lasten over 2021

		<u>Realisatie 2021</u>	<u>Begroting 2021</u>	<u>Realisatie 2020</u>
		€	€	€
Bijdragen binnenvaart	13	4.307.666	4.301.500	4.134.575
Opbrengsten vaardocumenten	14	344.458	346.000	324.190
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	15	<u>889.038</u>	<u>1.070.500</u>	<u>842.515</u>
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		5.541.162	5.718.000	5.301.280
Kosten inzameling & verwijdering	16	4.131.441	4.257.000	3.995.699
Kosten verkopen vaardocumenten	17	27.257	36.500	23.055
Personeelskosten	18	676.048	816.500	709.491
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	19	2.896	4.000	3.803
Overige bureaunkosten	20	<u>467.566</u>	<u>555.500</u>	<u>431.254</u>
Som der stichtingslasten		5.305.208	5.669.500	5.163.302
Bedrijfsresultaat		235.954	48.500	137.978
Financiële baten en lasten	21	<u>-21.255</u>	<u>-10.250</u>	<u>-10.709</u>
		214.699	38.250	127.269
Belastingen	22	<u>-21.389</u>	<u>0</u>	<u>-16.212</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		<u>193.310</u>	<u>38.250</u>	<u>111.057</u>

Bestemming saldo van baten en lasten

Bestemmingsfonds	121.943	0	81.353
Bestemmingsreserve	0	-22.000	0
Overige reserves	<u>71.367</u>	<u>60.250</u>	<u>29.704</u>
Totaal resultaat	<u>193.310</u>	<u>38.250</u>	<u>111.057</u>

Jaarrapport 2021

9.4. WNT-verantwoording

De WNT is van toepassing op SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart. Het voor SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2021 € 209.000 (ALGEMEEN BEZOLDIGINGSMAXIMUM)

Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

Gegevens 2021	
bedragen x € 1	C. Kleiberg
Functiegegevens	Bestuurder-Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01/2021 tm 31/12/2021
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 131.640
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 18.058
<i>Subtotaal</i>	€ 149.698
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 209.000
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ 0
Bezoldiging	€ 149.698
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.

Gegevens 2020	
bedragen x € 1	C. Kleiberg
Functiegegevens	Bestuurder-Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/01/2020 tm 31/12/2020
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 125.101
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 16.841
<i>Subtotaal</i>	€ 141.942
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 201.000
Bezoldiging	€ 141.942

Jaarrapport 2021

1c. Toezichthoudende topfunctionarissen

Gegevens 2021			
bedragen x € 1	J. Guurink	D. Baan	L.M.M. Treuman
Functiegegevens	Voorzitter	Lid	Lid
Aanvang en einde functievervulling in 2021	01/01/2021 tm 31/12/2021	01/04/2021 tm 31/12/2021	01/01/2021 tm 31/12/2021
Bezoldiging			
Bezoldiging	€ 7.150	€ 5.000	€ 5.000
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 31.350	€ 20.900	€ 20.900
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ 0	€ 0	€ 0
Bezoldiging	€ 7.150	€ 5.000	€ 5.000
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

Gegevens 2020						
bedragen x € 1	J. Guurink	R.A. Klaassen	D. Baan	H.W.J.J. de Bruijn	L.M.M. Treuman	
Functiegegevens	Voorzitter	Lid	Voorzitter	Lid	Lid	Lid
Aanvang en einde functievervulling in 2020	01/07/2020 tm 31/12/2020	01/01/2020 tm 30/6/2020	01/01/2020 tm 30/6/2020	01/04/2020 tm 31/12/2020	01/01/2020 tm 31/3/2020	01/01/2020 tm 31/12/2020
Bezoldiging						
Bezoldiging	€ 3.469	€ 3.750	€ 3.250	€ 3.750	€ 2.500	€ 5.000
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 15.157	€ 9.995	€ 14.993	€ 15.048	€ 5.052	€ 20.100
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0
Bezoldiging	€ 3.469	€ 3.750	€ 3.250	€ 3.750	€ 2.500	€ 5.000
Het bedrag van de overschrijding en de reden waarom de overschrijding al dan niet is toegestaan	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.
Toelichting op de vordering wegens onverschuldigde betaling	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.	N.v.t.

3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2021 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Jaarrapport 2021

10 Overige gegevens

10.1 *Controleverklaring van de onafhankelijk accountant*