



Confidentieel

Jaarrapport 2020

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

[Handwritten signature]

Inhoudsopgave

Bestuursverslag	4
1. Inleiding.....	4
2. Doelstellingen Stichting SAB	4
3. Kerntaken Stichting SAB	4
3.1 Impact Covid-19 op de kerntaken van de SAB	4
3.1.1 Verwijderingsbijdrage.....	5
3.1.2 Vaardocumenten	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 2020 t.o.v. 2019	13
3.5 Controletaak ILT	14
3.6 Uitvoering vaar- en registratiedocumenten	16
3.6.1 Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten.....	16
3.6.2 Opheffen rembourszendingen.....	19
3.6.3 Op afspraak naar de SAB balie	19
3.6.4 Beroepskwalificatierichtlijn	19
3.6.5 Verbeteren informatie derden.....	20
3.7 Helpdesk- en voorlichtingsfunctie.....	20
4. Juridische borging	21
5. Organisatie SAB is meer dan de stichting	22
5.1 Algeheel toezicht	22
5.2 Klankbordgroep	23
5.3 Structuur organisatie SAB	24
5.4 Personele bezetting	24

Jaarrapport 2020

5.5	SAB kwaliteitsmanagementsysteem.....	24
5.6	Financiële instrumenten en beleggingsbeleid	25
5.7	Kantoor SAB.....	25
6.	Automatisering binnen SAB.....	26
6.1	Unieke databank.....	26
6.2	Veiligheid en privacywetgeving	27
7.	Ontwikkelingen en toekomst.....	28
7.1	Steeds meer vraag naar "één loket"	28
7.2	Gebruik RFID chip ook in andere landen.....	29
7.3	Meer mogelijkheden met de bemanningspas.....	30
7.4	Overal beschikking over je vaargegevens	30
7.5	Ontgassingsverbod	30
7.6	EdecTool	31
7.7	Begroting van de staat van baten en lasten over 2021	32
7.8	Impact Covid-19.....	33
7.9	Vermogenspositie	33
8.	Samengevatte jaarrekening	34
8.1	Algemene grondslagen	34
8.2	Samengevatte balans per 31 december 2020	35
8.3	Samengevatte staat van baten en lasten over 2020	36
8.4	WNT-verantwoording	37
9.	Overige gegevens	39
9.1	Controleverklaring van de onafhankelijk accountant	39

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.

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.

Jaarrapport 2020

3.1.1 Verwijderingsbijdrage

Als gevolg van COVID-19 kwamen bepaalde beroepsgroepen in de binnenvaart stil te liggen. In sommige landen was een grote daling te zien, in de inning van verwijderingsbijdrage.

Voor Nederland was de daling gering, namelijk ca. 2200 minder transacties ten opzichte van het jaar 2019. Dit komt neer op een bedrag van ca. € 39.000,-

3.1.2 Vaardocumenten

In maart 2020 werd onder andere besloten om de praktijkscholen te sluiten. Dit heeft in de maanden april, mei en juni, geleid tot een daling in de inkomsten van de vaardocumenten.

De SAB ontvangt voor het uitvoeren van deze wettelijke taak, geen inkomsten van de overheid.

De SAB heeft navraag gedaan of zij recht zou hebben op de NOW-regeling vanuit de overheid.

Deze regeling is op de werkzaamheden van de SAB niet van toepassing.

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 2020

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 bedraagt in 2020 € 7,50 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 2020 hebben scheepseigenaren uit binnen- en buitenland bij het Nederlands Nationaal Instituut 6.621 ecorekeningen geopend. Per 31 december 2019 waren dit er 6.432. In 2020 bedraagt de afvalbeheersbijdrage van de bij de SAB aangesloten ecorekeninghouders € 6.484.581,-

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.

Vanaf 2018 werden de totale internationale inzamelkosten, hoger dan de totale inkomsten.

Om te voorkomen dat er in de komende jaren onvoldoende geld beschikbaar is om de totale inzamelkosten te bekostigen, is er in 2020 besloten, door de Conferentie van Verdragsluitende Partijen, om de afvalbeheersbijdrage van € 7,50 met ingang van 1 januari 2021 te verhogen naar € 8,50 per m³ gebunkerde gasolie (1000 liter).

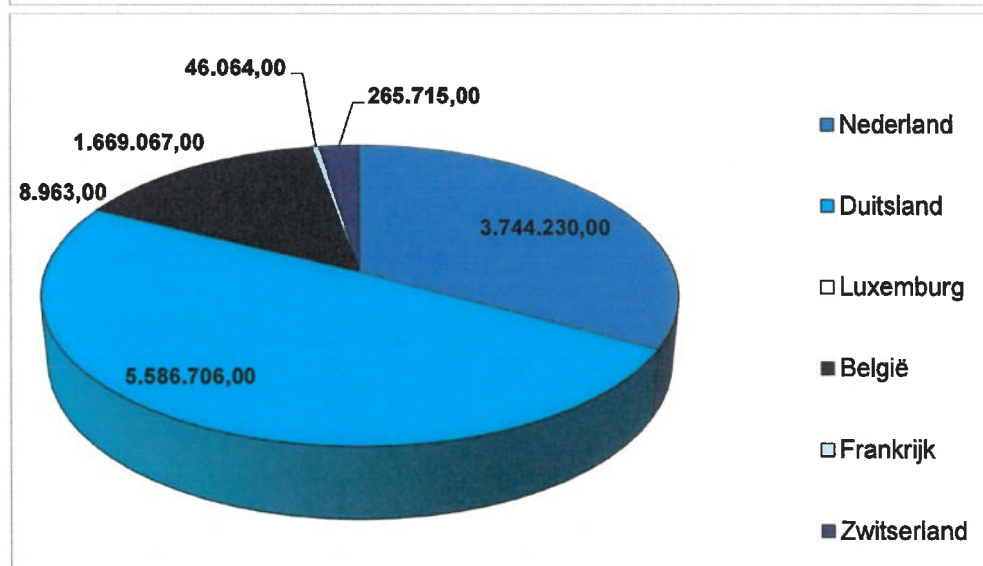
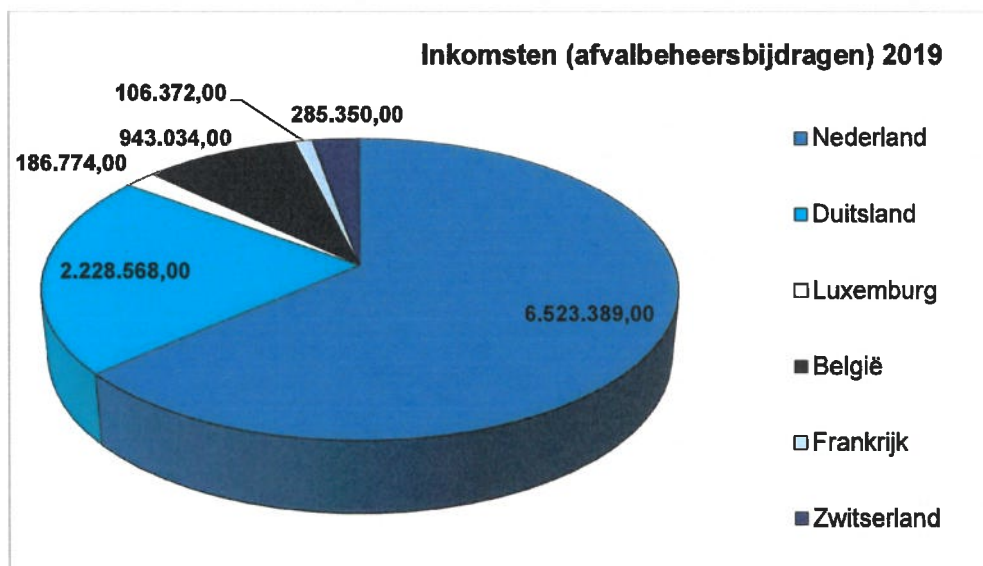
3.3.2 Internationale financiële verevening olie- en vethoudende afvalstoffen (deel A)

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 2020

Volgens opgave van het IVC bedragen in 2019 de inkomsten respectievelijk kosten van het internationale financieringssysteem:



Jaarrapport 2020

Op basis van deze gegevens zijn de inkomsten en uitgaven van 2019 als volgt verevend:

Definitieve verevening 2019 (op grond van besluit CVP d.d. 15 december 2020)	<i>Xn</i> geinde bijdrage	<i>Cn</i> verevenings- bijdrage	Totaal uit bijdrage	<i>Zn</i> kosten inz. verwijdering	verevenings- verschil
Nationaal instituut België	943.034	571.631	1.514.665	1.669.067	-154.402
Nationaal instituut Duitsland	2.228.568	2.841.324	5.069.892	5.586.706	-516.814
Nationaal instituut Frankrijk	106.372	-64.569	41.803	46.064	-4.261
Nationaal instituut Luxemburg	186.774	-178.640	8.134	8.963	-829
Nationaal instituut Nederland	6.523.389	-3.125.530	3.397.859	3.744.230	-346.371
Nationaal instituut Zwitserland	285.350	-44.216	241.134	265.715	-24.581
Totaal	TOTXn 10.273.487	-	10.273.487	TOTZn 11.320.745	-1.047.258

NB: De definitieve gegevens (inkomsten/kosten/verevening) van alle landen over boekjaar 2020 zullen medio november 2021 beschikbaar zijn.

Ontwikkeling inzamelkosten/inkomsten (verwijderingsbijdrage)

De SAB heeft, als Nationaal Instituut, in het Internationale Verevenings- en Coördinatieoverleg (IVC) van november 2020, wederom aangegeven dat de kosten voor het inzamelen van olie- en vethoudend afval in de komende jaren zullen stijgen en dat tekorten niet zijn uit te sluiten.

De SAB en de overige Nationaal Instituten zien in het jaar 2020 een versneld verschil komen tussen inkomsten en uitgaven. Eén en ander is ook het gevolg van COVID-19.

De komende verhoging van de afvalbeheersbijdrage per 1 januari 2021, zal naar de mening van de SAB, maar een voorlopige dekking gaan geven voor de komende twee jaar. Het jaar 2021 zal belangrijk gaan worden of er een herstel zal gaan plaatsvinden, indien COVID-19 geen spelbreker meer is.

In maart 2020 stond ook een ronde tafel bijeenkomst gepland, om te gaan discussiëren over de toekomst voor het omgaan met het afval en het beperken van toekomstige kosten.

Door COVID-19 is deze ronde tafel bijeenkomst, verschoven naar het voorjaar van 2021.

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.

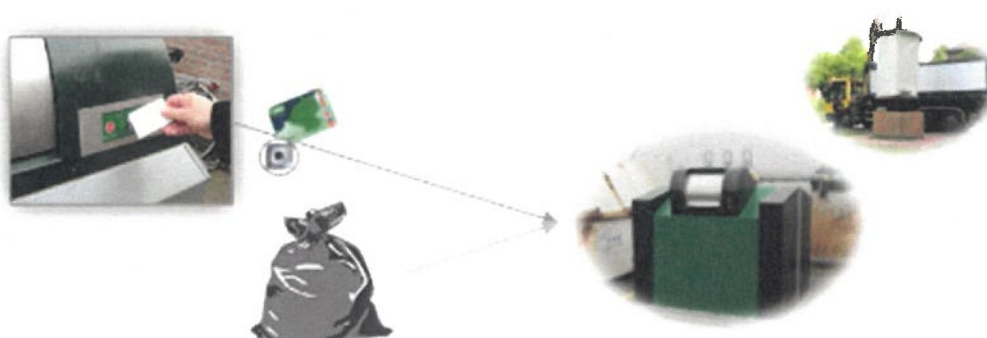
De SAB heeft in opdracht van en in overleg met Rijkswaterstaat een abonnementensysteem ontwikkeld, waarbij de kosten voor inzameling en verwijdering door de ontdoener worden voldaan en waarmee recht wordt gedaan aan het principe dat de vervuiler ook daadwerkelijk betaalt.

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.

Jaarrapport 2020

Bij herinvesteringen dient de SAB zelf te kunnen voorzien in de met aanschaffingen gepaard gaande kosten. In de jaarrekening 2020 benoemde bestemmingsreserve heeft betrekking op de toekomstige aanschaf c.q. vervanging van de afvalcontainers.

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



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

Door de investering van nieuwe elektronica en actieve vulgraadmetering is in 2020 wederom gebleken, dat er minder storingen zijn opgetreden en de lediging efficiënter is geworden.

In de afgelopen jaren is gebleken dat de plasticcontainers niet alleen gebruikt worden voor plastic afval, maar meestal vervuld zijn met ander afval. Het gevolg hiervan is dat deze containers tegen hogere kosten geleegd moeten worden. Eind 2019 is er samen met Rijkswaterstaat gekeken naar de mogelijkheid om deze open plasticcontainers te vervangen door afgesloten plasticcontainers die tevens alleen met een ecokaart geopend kunnen worden. Het Ministerie I&W en Rijkswaterstaat hebben nog geen beslissing genomen over een eventuele wijziging hierop.

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 2020 is binnen het SAB-inzamelnetwerk 51.952 kg (2019 – 38.663 kg) niet oliehoudend KGA en 172.624 kg (2019 – 100.082 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 controle mogelijkheden.

In 2019 is binnen het IVC en de werkgroep CDNI, het afvalrapportage systeem van de SAB verder uitgewerkt. Dit heeft geresulteerd in het vrijmaken van financiën om een internationaal afvalrapportage systeem te ontwikkelen. Dit project bestaat uit twee stappen, namelijk stap 1 een rapportagesysteem en stap 2 de ontwikkeling van een digitaal olieafgifteboekje. De huidige investering en uitwerking heeft alleen betrekking tot het uitvoeren van de eerste stap. De verwachting is dat in het najaar 2021, de ontwikkeling hiervan gereed zal zijn.

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 2020

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 zijn verlengd per 1 januari 2021 voor 1 jaar. In de zomer van 2021 zal een nieuwe aanbesteding voor alle percelen, inclusief het vaste depot Nieuwegein worden uitgeschreven met als doel om per 1 januari 2022 nieuwe contracten te hebben afgesloten.

3.4.3 Bedrijfsafvalstromen

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

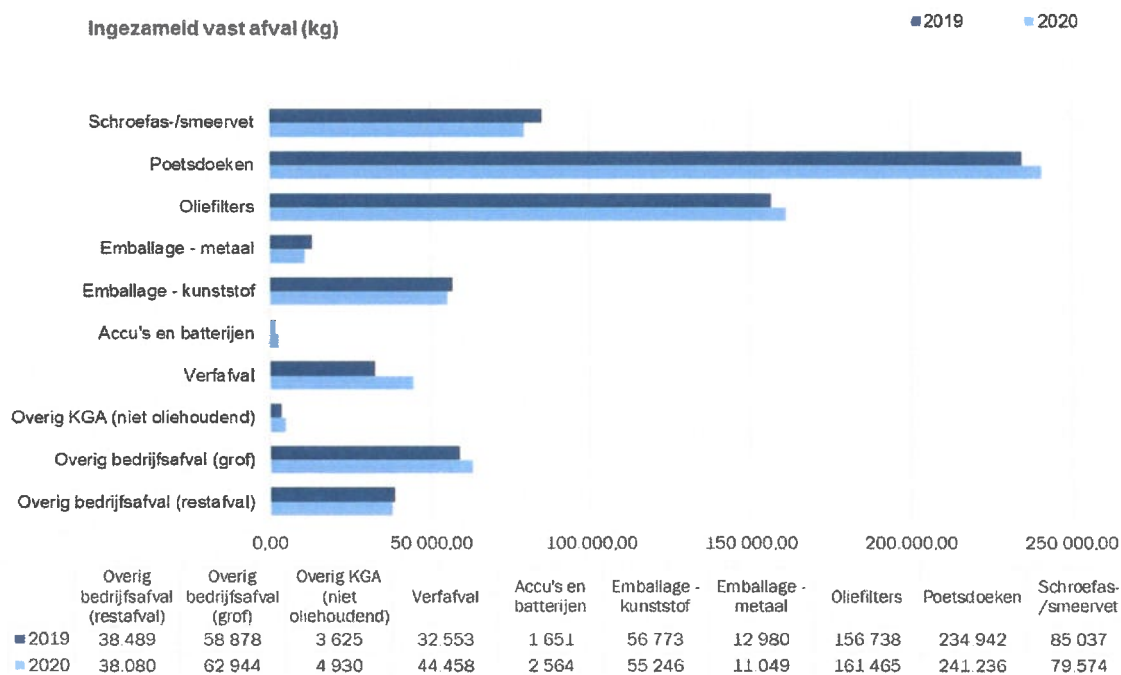
- afgewerkte olie
- bilgewater
- schroefas- / smeervet
- vast oliehoudend KGA – poetsdoeken & oliefilters
- emballage (metaal & kunststof)

Een abonneerhouder 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
- papier

Jaarrapport 2020

3.4.4 Inzameling realisatie 2020 t.o.v. 2019



Jaarrapport 2020

Bij de inzameling van bilgewater in 2020 is gebleken dat bij diverse inzamelaars een verhoging van vervuiling (bijvoorbeeld koelvloeistof) in het bilgewater voor is gekomen.

Deze vervuiling brengt hogere verwerkingskosten met zich mee.

Naar aanleiding van dit probleem hebben de inzamelaars zelf het initiatief genomen om de ontdoener te laten verklaren dat het bilgewater niet is vervuild met koelvloeistof of andere schadelijke stoffen.

Mocht later blijken dat het bilgewater toch vervuild is, zal de ontdoener verantwoordelijk zijn voor de extra kosten voor de verwerking.

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 2020 hebben bunkerbedrijven 83.701 transacties (2019 – 85.830) via de betaalterminals verwerkt. Daarnaast hebben de bunkerbedrijven 8.015 meldingen (2019 – 9.436) 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 2020 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 2020 waren dit totaal 320 beschikkingen (2019 – 347).

Jaarrapport 2020

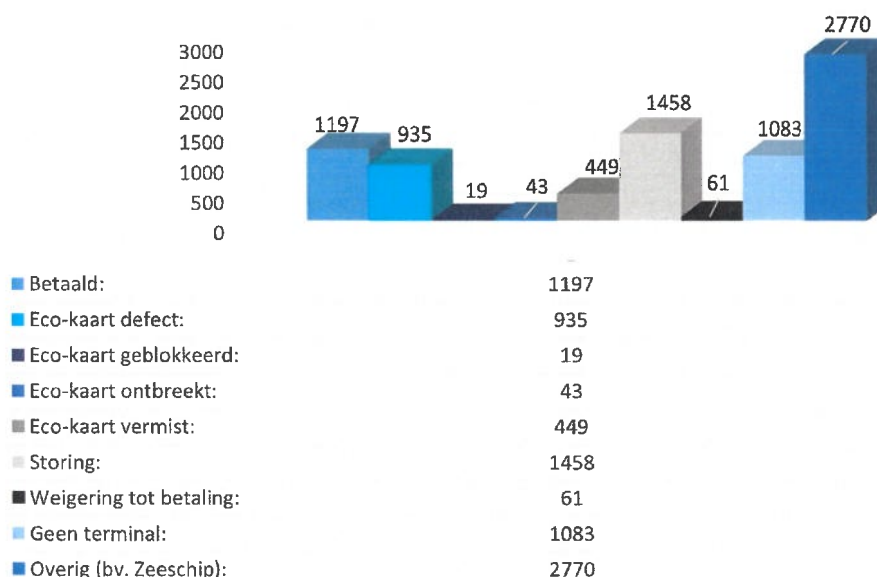
De schipper/eigenaar heeft met de beschikking 6 weken de tijd om alsnog de verschuldigde verwijderbijdrage te voldoen. Indien er niet binnen 6 weken betaald wordt zal er een aanmaning opgemaakt worden. Alle scheeps- en eigenaargegevens worden nogmaals gecontroleerd en een aanmaning wordt verstuurd. In 2020 waren dit 163 aanmaningen (2019 – 106).

De betalingstermijn voor de aanmaning bedraagt 2 weken. Indien de schipper/eigenaar niet binnen de gestelde betalingstermijn het verschuldigde bedrag voldoet zal er een boetedossier worden opgesteld. Dit betekent dat er een bunkerverklaring opgevraagd wordt bij het bunkerstation van de betreffende bunkering, de verstuurde beschikking en aanmaning verzameld worden en nogmaals alle gegevens gecontroleerd worden. Dit dossier wordt dan naar ILT verstuurd voor het opstarten van een bestuurlijke boete traject. In 2020 zijn totaal 104 dossier doorgestuurd naar ILT (2019 – 66). 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, 2.770 in 2020 (2019 – 2.599) via het DiRap-systeem gemeld.

Overzicht gemelde bunkertransacties via "DiRap":

Gemelde bunkertransacties in 2020



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.

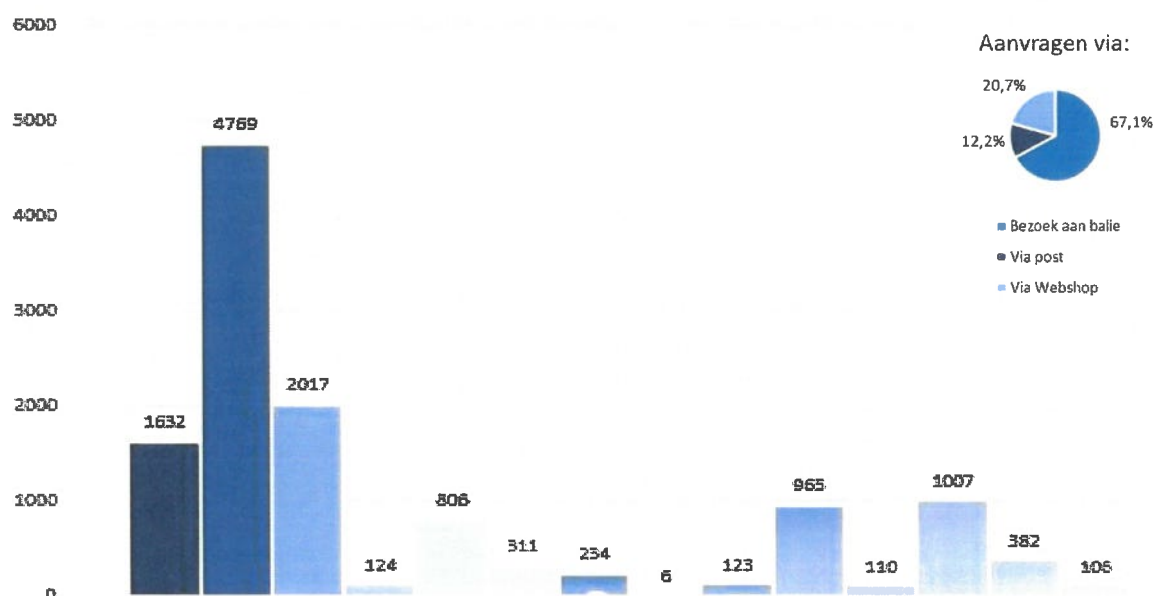
3.6.1 *Verkrijgen van vaar- en registratiedocumenten*

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.

Jaarrapport 2020

In 2020 zijn er 12.589 vaar- en registratiedocumenten afgegeven (2019 - 13.226):

Handelingen Vaardocumenten 2020



Aanvragen via:



Dienstboekje - nieuwe aanvraag	1632
Dienstboekje - controleren/afstempelen	4769
Dienstboekje - functie wijziging	2017
Dienstboekje - stempeling p. 10 Stuurman	124
Vaartijdverklaring - Groot vaarbewijs & praktijk	806
Vaartijdverklaring - Rijnreizen	311
Vaartijdverklaring - ADN	234
Vaartijdverklaring - LNG	6
Vaartijdverklaring - vaartijd zonder dienstboekje	123
Vaartijdenboek - afgifte (nieuw of verlenging)	965
Vaartijdenboek - mutaties en wijzigingen	110
Vaartijdenboek - verklaring van afgifte (mutatie)	1007
Olieafgifteboekje - afgifte (nieuw of verlenging)	382
Olieafgifteboekje - mutaties en wijzigingen	106

Totaal aantal handelingen: 12.589



Jaarrapport 2020

Afgifte dienstboekjes in 2020 op nationaliteit aanvrager:

Nationaliteit	Aantal
Albanese	1
Amerikaans burger	2
Angolese	1
Argentijnse	1
Belgische	5
Brits burger	5
Bulgaarse	1
Burger van de Bondsrepubliek Duitsland	9
Canadese	1
Colombiaanse	1
Dominicaanse	1
Egyptische	2
Filipijnse	111
Franse	1
Gambiaanse	1
Ghanese	2
Griekse	2
Hongaarse	2
Ierse	1
Indonesische	12
Iraakse	1
Iraanse	2
Jemenitische	1
Kaapverdise	4
Koeweitse	1

Nationaliteit	Aantal
Kroatische	13
Letse	22
Litouwse	2
Marokkaanse	1
Myanmarese	7
Namibische	1
Nederlandse	1296
Onbekend	3
Oostenrijkse	1
Poolse	36
Portugese	9
Roemeense	36
Servische	1
Slowaakse	5
Spaanse	4
Staatloos	1
Syrische	9
Thaise	3
Tsjechische	1
Turkse	3
Venezolaanse	3
Zuid-Afrikaanse	1
Zwitserse	3
Totaal	1632

Jaarrapport 2020

Toegekende functies in het dienstboekje in 2020:

Functiewijzigingen Nationaal	2020
Deksman	1024
Lichtmatroos	587
Matroos	614
Volmatroos	369
Stuurman	393
Machinist	11
Matroos veerboot	2

Functiewijzigingen Internationaal	2020
Deksman	1052
Lichtmatroos	636
Matroos	673
Volmatroos	419
Stuurman	412
Machinist	6

3.6.2 Opheffen rembourszendingen

In november 2019, heeft PostNL aangegeven per 1 januari 2020 te stoppen met de rembourservice. De SAB heeft naar aanleiding hiervan de postafhandeling zo ingericht, dat de aanvrager vooraf moet betalen, voordat hij zijn aangevraagde product krijgt toegezonden. Deze nieuwe afhandeling is door de binnenvaart goed opgepakt en heeft niet voor problemen gezorgd in 2020.

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 afspraakstelsel aangeschaft die vergelijkbaar is met de systemen die gebruikt worden bij gemeenten en ziekenhuizen. De klant kan online een afspraak inplannen (afspraak.sabni.nl) en zelf een datum en tijdstip kiezen. In 2020 zijn er via dit systeem 8.213 afspraken gemaakt.

Deze ontwikkeling is positief ontvangen door de klanten en SAB medewerkers. In mei 2021 zal er een evaluatie plaatsvinden met de gebruikers van het afspraakstelsel.

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

In januari 2022 zal de nieuwe beroepskwalificatierichtlijn ingaan. In deze richtlijn wordt een aanzet gedaan tot de mogelijkheid om de vaardocumenten en vaarbewijzen te digitaliseren. De eerste stap hierin is het ontwikkelen van een Europese databank met bemanningsgegevens en kwalificatiegegevens. De SAB heeft op verzoek van het Ministerie plaatsgenomen in de EU-werkgroep voor deze databank in Brussel. In deze werkgroep zijn in 2019 en 2020, de specificaties en technische eisen voor een EU koppelvak besproken en verder uitgewerkt. In september 2020 is de EU begonnen met ontwikkelen van een koppelvak welk eind 2021 gereed moet zijn.

Elke lidstaat moet zijn nationaal register met ingang van januari 2022 kunnen koppelen op dit EU koppelvlak, zodat de benodigde gegevens met elkaar gedeeld kunnen worden. De SAB heeft de specificaties voor een dergelijke koppeling meegenomen in het project "APPLISS".

Met de nieuwe beroepskwalificatierichtlijn zullen een aantal dingen veranderen. Voor het verkrijgen van een functie is vrijwel altijd een opleiding en/of examen vereist. Bijvoorbeeld voor de functie matroos is er een afgeronde opleiding en vaartijd nodig. Voor bemanningsleden die in bezit zijn van een groot vaarbewijs (schipper), die een Rijnpatent willen halen, zullen hier een specifiek dienstboekje voor moeten aanschaffen, die anders is dan het dienstboekje voor bemanningsleden met de functies deksman tot stuurman.

De SAB zal in 2021 samen met haar opdrachtgever, meer communiceren over de komende wijzigingen, zodra er meer bekend is.

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 2020 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).

Jaarrapport 2020

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 2020, 37.867 (2019 - 36.232) unieke bezoekers op deze site geweest.

De SAB heeft in 2020 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/IWW (27/10/2010)
Deel C (abbonementen 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)	

5. Organisatie SAB is meer dan de stichting

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

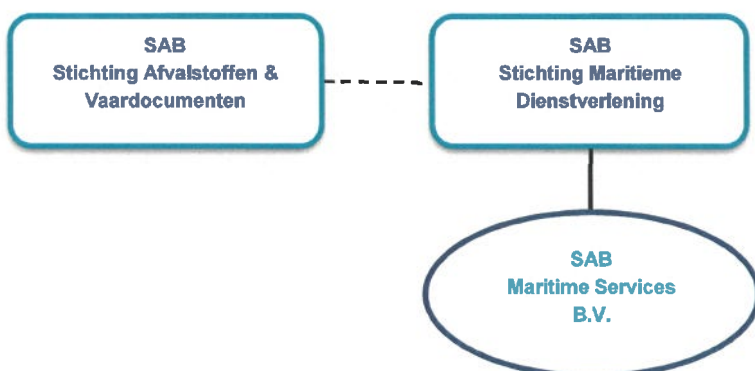
- Overheden (nationaal en internationaal).
- Gemeenten.
- Provincies.
- Het bedrijfsleven (zee- en binnenvaart).
- De bunkerbedrijven.
- De inzamelaars (ontdoeners c.q. afvalverwerkers).
- Zusterorganisaties Nationaal Instituten in het buitenland.
- Brancheorganisaties en havenbedrijven.
- Onderzoeksbureaus.

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

Naar aanleiding hiervan verleent de SAB diverse diensten op het gebied van zee- en binnenvaart. De doelstelling van de SAB is om maritiem breed 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.



5.1 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.

Jaarrapport 2020

In het jaar 2020 hebben onderstaande leden van de Raad van Toezicht hun termijn van 2 x 4 jaar erop zitten en zijn derhalve uitgetreden:

- de heer P.P. Blom (t/m 31 december 2019)
- de heer H.W.J.J. de Bruijn (t/m 31 maart 2020)
- de heer R.A. Klaassen (voorzitter) (t/m 30 juni 2020)

Vooruitlopend hierop is in het derde kwartaal van 2019 mevr. L.M.M. Treuman als vierde lid toegetreden tot de Raad van Toezicht.

Per 31 december 2020 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 2020 is de heer C. Kleiberg.

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

5.2 Klankbordgroep

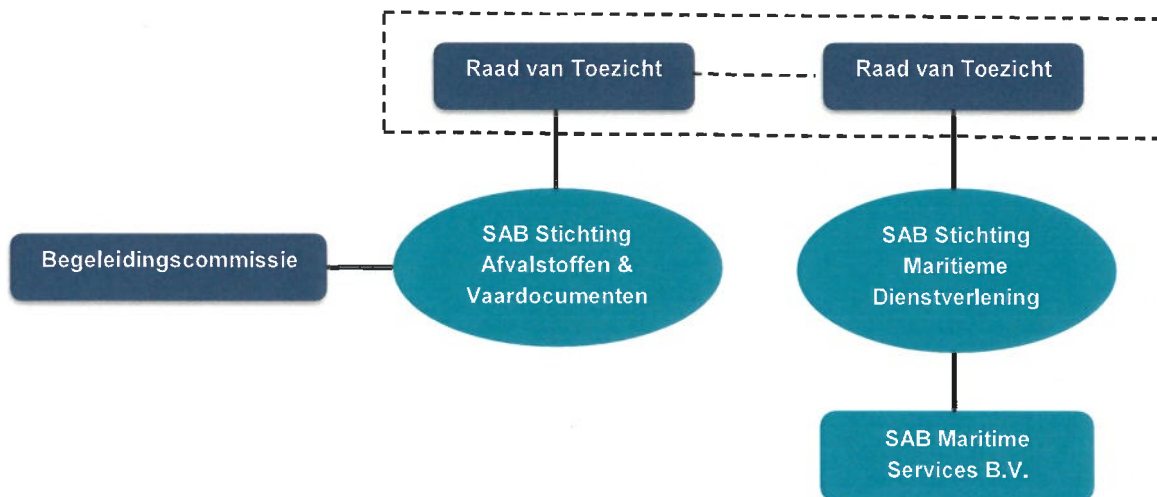
Op advies van de Begeleidingscommissie en de Raad van Toezicht, is in 2017 een klankbordgroep samengesteld.

Deze klankbordgroep bestaat uit de heren A. Wanders, R. Pikaart, 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 en het wijzigen van de leden van Raad van Toezicht, zijn er in 2020 geen bijeenkomsten gehouden.

5.3 Structuur organisatie SAB



5.4 Personele bezetting

Per 31 december 2020 bedraagt het aantal medewerkers 13 personen (11 FTE).

5.5 SAB kwaliteitsmanagementsysteem

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

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

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

In februari 2020 is het kwaliteitsmanagementsysteem wederom beoordeeld door Lloyd's Register. Dit heeft geresulteerd tot een nieuwe uitgifte van het ISO certificaat ISO 9001:2015, welke geldig is tot februari 2023.

Jaarrapport 2020

5.6 Financiële instrumenten en beleggingsbeleid

Het valutarisico van SAB is nihil aangezien de in- en verkopen allemaal in euro's plaatsvinden. SAB heeft geen openstaande posities ultimo boekjaar 2020, waarover een prijsrisico gelopen wordt.

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

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

5.7 Kantoor SAB

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

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

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

De SAB werkt met een afspraksysteem aan de balie. Om het wachten meer aangenaam te maken kunnen de klanten van de SAB in het Lunchcafé Port City II, diverse consumpties nuttigen tegen betaling. Bezoekers van de SAB krijgen korting op vertoon van hun ticketnummer.



Adresgegevens:

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

Postbus 5700
3008 AS Rotterdam

Jaarrapport 2020

6. Automatisering binnen SAB

6.1 Unieke databank

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

De SAB heeft in 2009 het ARES (Algemeen Registratie Systeem) 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.

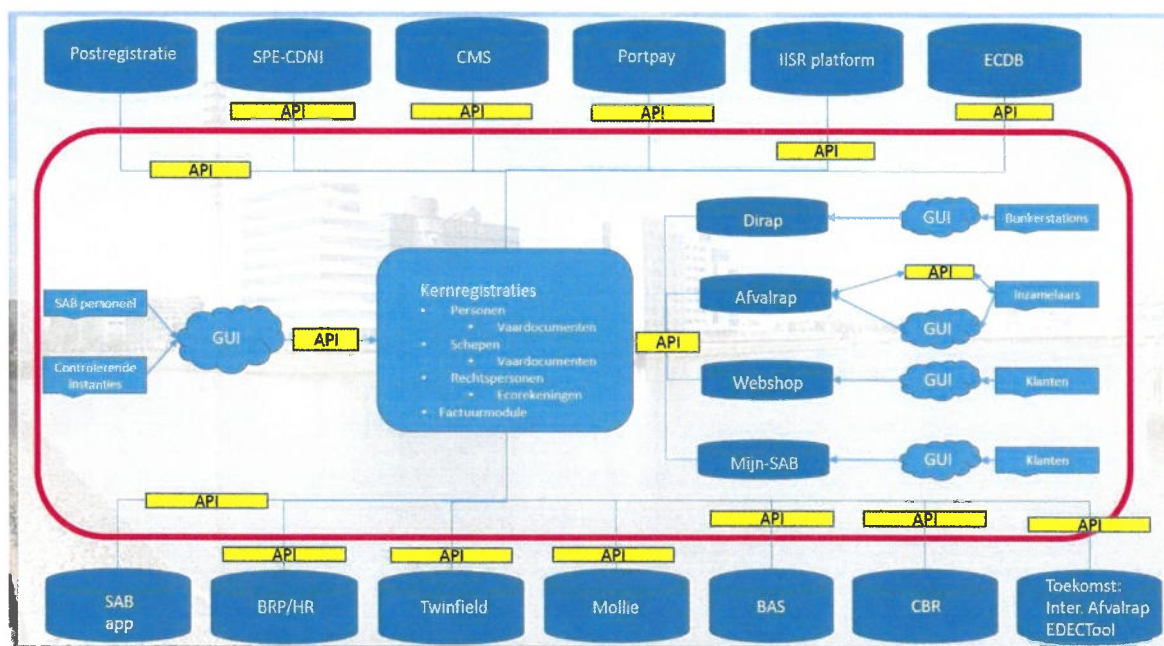
In februari 2019 is er een marktconsultatie gehouden via Tendered om met geïnteresseerde marktpartijen te bespreken hoe aan de hand van de hedendaagse technieken en eisen een nieuwe databank gebouwd kan worden.

15 partijen hebben hieraan mee gewerkt door het uitbrengen van advies en een indicatie van de verwachte kosten voor het vernieuwen van de databank.

In de begroting voor het jaar 2020 is er een specifieke bestemming benoemd voor dit project.

Aan de hand van onder andere de adviezen vanuit de markt is er met enkele externe adviseurs een Programma van Eisen opgesteld met daarbij de contracten voor het ontwerpen, ontwikkelen, bouwen en implementeren, beheer en onderhoud en hosting van het nieuwe systeem genaamd APPLICatie Systeem Scheepvaart (APPLISS).

Overzichtsplaatje opzet APPLISS en derden systemen:



Op 12 december 2019 was de aanbesteding gepubliceerd op Tendered. Gegadigden konden tot 31 januari 2020 inschrijven. Per 1 maart 2020 werd de aanbesteding gegund aan het Belgische bedrijf FrontForce N.V. dat onderdeel is van de Ferranti Company.

Tijdens de ontwikkeling is er gebruik gemaakt van de nieuwste technieken op het gebied van programmering en databases. Er is sterk ingezet op beveiligingsmaatregelen en privacy (Privacy by Design). Diverse processen zijn nog verder geoptimaliseerd en geautomatiseerd, ten gunste van de gebruikers en op het gebied van beheer & onderhoud.

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 nog in ontwikkeling en wordt eind februari 2021, online verwacht.

Fase 2 van het APPLISS project is eind december 2020 van start gegaan en zal na verwachting in april 2021 opgeleverd worden. In fase 2 worden de laatste ontwikkelingen doorgevoerd 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.

6.2 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 2020 is er geen beroep gedaan op het recht "vergeten te worden", door personen waar de SAB gegevens van heeft geregistreerd. Tevens zijn er in 2020, 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 2021 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.

7. Ontwikkelingen en toekomst

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

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

7.1 Steeds meer vraag naar "één loket"

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

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

De SAB Maritime Service B.V. biedt aan de gemeenten c.q. havens een gunstig pakket voor een aantrekkelijk tarief. 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.



Jaarrapport 2020

In 2019 zijn de afvalfaciliteiten voor de binnenvaart in de haven Amsterdam verder uitgebreid met afvalparken op meerdere locaties. In totaal beheert de SAB 15 afvalcontainers (rest- plastic- en papiercontainers) voor de haven Amsterdam op 5 verschillende locaties.

Vanwege dit succesvolle concept in de haven van Amsterdam is er in het voorjaar van 2020 door de gemeente Zaandam een beroep gedaan op de SAB om een dergelijk project ook in de haven van Zaandam te realiseren. Per 1 november 2020 zijn er op 3 verschillende plaatsen in de haven van Zaandam afvalcontainers geplaatst. Toegang tot de containers is gratis en kunnen worden geopend met de chip in de ecokaart en SAB-kaart. De SAB verzorgt het beheer & onderhoud van deze containers en het tijdig ledigen hiervan.

Eén van de afvalparken in de haven van Amsterdam:



7.2 Gebruik RFID chip ook in andere landen

In 2012 is de SAB begonnen om de ecokaart te voorzien van een RFID chip. Deze chip gaf de mogelijkheid om meer diensten te kunnen verlenen, met als grote voordeel dat de gebruiker maar 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 (zie artikel 3.2.1). De ecokaarten zijn nu standaard voorzien van een geïntegreerde RFID chip. Vanuit het CDNI wordt nu internationaal de werkwijze van de SAB gepromoot. De SAB wordt nu vanuit diverse landen benaderd om haar ervaringen en kennis te komen delen.

Jaarrapport 2020

7.3 Meer mogelijkheden met de bemanningspas

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



Het project is gestart met 76 schepen en 450 bemanningsleden. In 2020 is dit totaal 110 schepen en 703 bemanningsleden.

7.4 Overall 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. Zoals eerder beschreven wordt Mijn-SAB volledig vernieuwd. De getoonde gegevens worden logischer ingedeeld en het exporteren van gegevens zal één van de nieuwe mogelijkheden zijn.

7.5 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 zal het Scheepsafvalstoffenverdrag op zijn vroegst medio 2021/2022 worden gewijzigd.

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

7.6 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 2021 het digitaliseren van o.a. de losverklaring in het Scheepsafvalstoffenverdrag wettelijk toe staan. Een digitale losverklaring zal naar verwachting in 2021 het eerste document worden die digitaal beschikbaar is in deze tool.

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.

7.7 Begroting van de staat van baten en lasten over 2021

De begroting 2021 is in juni 2020 goedgekeurd door de Begeleidingscommissie en in de Vergadering van 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 2021 in beknopte vorm.

	<u>Begroting 2021</u>	
	€	€
Bijdragen binnenvaart	7.436.000	
Opbrengsten vaardocumenten	346.000	
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	<u>1.070.500</u>	
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		8.852.500
Kosten inzameling & verwijdering	7.391.500	
Kostprijs vaardocumenten	36.500	
Personeelskosten	908.500	
Afschrijvingen (im-) materiële vaste activa	4.000	
Overige bureaunkosten	<u>463.500</u>	
Som der stichtingslasten		<u>8.804.000</u>
Bedrijfsresultaat		48.500
Financiële baten en lasten		<u>-10.250</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		38.250
Mutatie bestemmingsreserves		<u>22.000</u>
Totaal resultaat		<u>60.250</u>

Jaarrapport 2020

7.8 Impact Covid-19

SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart heeft na balansdatum te maken met de gevolgen van het COVID-19 virus. Door de coronamaatregelen zien wij een daling in het aantal handelingen omtrent het verwerken van vaardocumenten en een toename van additionele kosten. Een schatting van de financiële gevolgen is nog niet aan te geven. De subsidiebatens zijn voor het boekjaar 2021 reeds toegekend. Deze zullen niet worden beïnvloed door de gevolgen van het COVID-19 virus. De regelgeving hieromtrent zal normaal kunnen worden nageleefd, waardoor de impact van het COVID-19 virus op SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart vooralsnog beperkt is. Daarnaast heeft de stichting voldoende reserves om eventuele tekorten op te kunnen vangen.

7.9 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.

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.

8. Samengevatte jaarrekening

8.1 Algemene grondslagen

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

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

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

Jaarrapport 2020

8.2 Samengevatte balans per 31 december 2020

(Na voorstel resultaatbestemming)

		31.12.2020	31.12.2019
		€	€
ACTIVA			
VASTE ACTIVA			
Immateriële vaste activa	1	360.711	17.197
Materiële vaste activa	2	99.956	122.864
VLOTTENDE ACTIVA			
Vorraden vaardocumenten	3	9.770	11.826
Vorderingen	4	766.867	246.538
Liquide middelen	5	2.926.722	3.270.992
		<u>4.164.026</u>	<u>3.669.417</u>
PASSIVA			
STICHTINGSVERMOGEN	6		
Oprichtingskapitaal	7	4.538	4.538
Overige reserves	8	196.296	166.592
Bestemmingsfondsen	9	418.438	337.085
Bestemmingsreserves	10	<u>104.653</u>	<u>104.653</u>
		723.925	612.868
LANGLOPENDE SCHULDEN	11	489.097	153.387
KORTLOPENDE SCHULDEN	12	2.951.004	2.903.162
		<u>4.164.026</u>	<u>3.669.417</u>

Jaarrapport 2020

8.3 Samengevatte staat van baten en lasten over 2020

		<u>Realisatie 2020</u>	<u>Begroting 2020</u>	<u>Realisatie 2019</u>
		€	€	€
Bijdragen binnenvaart	13	4.134.575	4.147.500	4.046.065
Opbrengsten vaardocumenten	14	324.190	327.500	332.642
Bijdragen en subsidies bureaunkosten	15	<u>842.515</u>	<u>1.825.000</u>	<u>964.663</u>
Som der stichtingsbijdragen en opbrengsten		5.301.280	6.300.000	5.343.370
Kosten inzameling & verwijdering	16	3.995.699	4.106.500	3.938.042
Kosten verkopen vaardocumenten	17	23.055	35.000	37.782
Personeelskosten	18	709.491	746.500	684.091
Afschrijvingen op immateriële en materiële vaste activa	19	3.803	4.000	2.866
Overige bureaunkosten	20	<u>431.254</u>	<u>1.479.500</u>	<u>578.892</u>
Som der stichtingslasten		5.163.302	6.371.500	5.241.673
Bedrijfsresultaat		137.978	-71.500	101.697
Financiële baten en lasten	21	<u>-10.709</u>	<u>-11.000</u>	<u>-2.466</u>
		127.269	-82.500	99.231
Belastingen	22	<u>-16.212</u>	<u>0</u>	<u>-17.599</u>
Resultaat uit gewone bedrijfsuitoefening		111.057	-82.500	81.632

Bestemming saldo van baten en lasten

Bestemmingsfonds	81.353	0	67.864
Bestemmingsreserve	0	-116.500	-25.849
Overige reserves	<u>29.704</u>	<u>34.000</u>	<u>39.617</u>
Totaal resultaat	111.057	-82.500	81.632

Jaarrapport 2020

8.4 WNT-verantwoording

De WNT is van toepassing op SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart. Het voor SAB Stichting Afvalstoffen & Vaardocumenten Binnenvaart toepasselijke bezoldigingsmaximum is in 2020 € 201.000 (ALGEMEEN BEZOLDIGINGSMAXIMUM)

Bezoldiging topfunctionarissen

1a. Leidinggevende topfunctionarissen met dienstbetrekking

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
-/- Onverschuldigd betaald en nog niet terugontvangen bedrag	€ 0
Bezoldiging	€ 141.942
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 2019	
bedragen x € 1	C. Kleiberg
Functiegegevens	Bestuurder-Directeur
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01/2019 tm 31/12/2019
Omvang dienstverband (als deeltijdfactor in fte)	1
Dienstbetrekking?	Ja
Bezoldiging	
Beloning plus belastbare onkostenvergoedingen	€ 116.630
Beloningen betaalbaar op termijn	€ 16.418
<i>Subtotaal</i>	€ 133.048
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 194.000
Bezoldiging	€ 133.048

Jaarrapport 2020

1c. Toezichthoudende topfunctionarissen

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.

Gegevens 2019				
bedragen x € 1	R.A. Klaassen	P.P. Blom	H.W.J.J. de Bruijn	L.M.M. Treuman
Functiegegevens	Voorzitter	Lid	Lid	Lid
Aanvang en einde functievervulling in 2019	01/01/2019 tm 31/12/2019	01/01/2019 tm 31/12/2019	01/01/2019 tm 31/12/2019	01/07/2019 tm 31/12/2019
Bezoldiging				
Bezoldiging	€ 8.350	€ 4.000	€ 4.500	€ 2.000
Individueel toepasselijke bezoldigingsmaximum	€ 29.100	€ 19.400	€ 19.400	€ 9.780

3. Overige rapportageverplichtingen op grond van de WNT

Naast de hierboven vermelde topfunctionarissen zijn er geen overige functionarissen met een dienstbetrekking die in 2020 een bezoldiging boven het individueel toepasselijke drempelbedrag hebben ontvangen.

Jaarrapport 2020

9. Overige gegevens

9.1 Controleverklaring van de onafhankelijk accountant