Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres

OPENBAAR
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
De Directeur-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken,
voor deze de Directeur Maritieme Zaken,
Michiel van Kruiningen
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

ILT
Informatie, Netwerken en Programmering
Netwerken Transport

Contactpersoon
[redacted]

Ons kenmerk
ILT-2023/53874

Uw kenmerk
IENW/BSK-2023/11793352

Bijlage(n)
HUF-toets

Datum 20 november 2023
Betreft HUF-toets Scheepsafvalstoffenbesluit (varend ontgassen)

Geachte heer Van Kruiningen,

Bij brief met bovengenoemd kenmerk verzocht u mij een handhaafbaarheids-, uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) te doen uitvoeren op het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) m.b.t. varend ontgassen (ontgassen in de atmosfeer).

Het varend ontgassen wordt internationaal vergaand verboden door middel van een wijziging van het Verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart (CDNI). De verdragswijziging is reeds internationaal aangenomen en de verwachting is dat alle lidstaten op korte termijn zullen ratificeren.

Vanaf 2019 heeft de ILT verkend en onderzocht op welke wijze het toezicht en de handhaving van ADN en CDNI kan plaatsvinden. Daaruit is geconcludeerd dat een sluitend toezicht mogelijk is door gebruik te maken van netwerken van e-noses voor detectie van ontgassingen langs de vaarwegen met gebruikmaking van door binnenvaarttankschepen uitgezonden AIS-signalen, in combinatie met de historische en actuele vracht (lading)gegevens uit het programma IVS-Next van Rijkswaterstaat. Tevens dient te worden gerealiseerd dat de losverklaringen digitaal worden en inzichtelijk zijn voor de toezichthouder. Uiteraard is toezicht/handhaving alleen mogelijk als in Nederland voldoende walinstallaties (ontvangstinrichtingen) aanwezig zijn om naar te ontgassen. Er moet derhalve nog veel gebeuren voordat het toezicht op varend ontgassen daadwerkelijk effectief kan worden uitgevoerd. Wij bevelen u aan Rijkswaterstaat hierin een belangrijke rol te geven.

In deze voorliggende brief informeer ik u over de resultaten van de uitgevoerde HUF-toets. Voor een aantal meer specifieke opmerkingen verwijs ik u naar de bijgevoegde bijlage.

De regelgeving is beoordeeld als handhaafbaar en uitvoerbaar onder de voorwaarde dat:
- er voldoende dekkende monitorings- en waarnemingssystemen langs de vaarwegen zijn aangebracht;

ILT
[redacted]

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/53874

- de data uit deze systemen vrijelijk door de toezichthouder kunnen worden benut voor het toezicht en de handhaving;
-voldoende capaciteit voor de navolging van meldingen uit die systemen beschikbaar is;
-goede afspraken zijn gemaakt met alle overige partners in de toezichtsketen;
-sprake is van duidelijke, alleen op UN- of stofnummers gestoelde, aanduidingen van welke stoffen niet mogen worden ontgast. Concreet is bij invoering van tabellen I en II doeltreffende handhaving alleen mogelijk is als de in de drie betreffende CDNI tabellen genoemde 'goederennamen' vervallen en de reeds in deze tabellen genoemde UN- of stofnummers leidend zijn;
- sprake is van het op de juiste manier uitvoeren van te bereiken AVFL-waarde na ontgassen naar ontvangstinrichting, waarna verder ontgassen (conform ADN-voorwaarden) in de atmosfeer plaats kan en mag vinden;
-sprake is van voldoende alternatieve ontgasmogelijkheden.

Mogelijk kan op 1 juli 2024 nog niet aan alle voorwaarden worden voldaan. In dat geval is het in deze HUF toets beschreven sluitend toezicht nog niet mogelijk. Wel zal de ILT vanaf die datum haar toezicht in samenwerking met de verschillende toezichtspartners intensiveren en handhavend optreden tegen overtredingen.

Voor de uitvoering van het toezicht en handhaving heeft de ILT een begroting opgesteld. Naar verwachting is initieel €500k,- en structureel 3,4 extra fte nodig voor het toezicht door de ILT.

Voor een nadere onderbouwing hiervan verwijs ik naar de bijgevoegde bijlage.

Tenslotte merk ik op dat hierover met uw medewerkers goede gesprekken zijn gevoerd, waarvoor mijn dank en graag zet ik deze in goede verstandhouding voort. Graag verneem ik uw reactie op deze HUF-toets.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

Bijlage: HUF-TOETS Scheepsafvalstoffenbesluit (varend ontgassen)

ILT
Informatie, Netwerken en Programmering
Netwerken Transport

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/53874

Toetsonderwerpen HUF-toetsen
De onderstaande onderwerpen komen aan de orde bij het uitvoeren van een toets. Om wet- en regelgeving te kunnen handhaven is een aantal zaken essentieel:

- er moet een toezichthouder zijn aangesteld;
- er moeten heldere en eenduidige normen zijn;
- het moet duidelijk zijn tot wie deze normen zijn gericht;
- de toezichthouder moet over een adequaat handhavingsinstrumentarium beschikken.

Dit toetskader is voor het onderdeel Uitvoerbaarheid gebaseerd op SCOPAFIJTH (Security, Communicatie, Organisatie, Personeel, Administratieve organisatie, Financiën, Informatievoorziening, Juridisch, Technologie en Huisvesting)

Informatie

Onderhavige regelgeving	CDNI. ADN, Regeling benzinevervoer in mobiele tanks 2006 (Benzineregeling)
Extra info	ADN/Benzineregeling blijven van kracht
Korte samenvatting regelgeving	Fasegewijs verbieden van het varend ontgassen van stoffen naar de atmosfeer door binnenvaarttankschepen.

1 Handhaafbaarheid

Het aspect handhaafbaarheid richt zich op de vraag of de wetgeving voldoende handvatten biedt om te kunnen handhaven op de normen die in de wetgeving zijn opgenomen. Dit aspect wordt vanuit drie invalshoeken beoordeeld: de wetgeving zelf, de naleving door de Normadressaat en de handhaving door de toezichthouder(s).

1.1 Wetgeving

1. Is de regeling duidelijk en specifiek geformuleerd?	Invoerdatum tabellen I en II is 1 juli 2024 of zoveel eerder als Zwitserland ratificeert. Per fase/tabel worden omschreven stoffen verboden varend te ontgassen naar de atmosfeer. Later in te voeren: tabel III. Er is geen sprake van een totaalverbod.
2. Zijn de begripsomschrijvingen duidelijk en specifiek geformuleerd en in overeenstemming met begripsomschrijvingen in gerelateerde regelgeving?	Omschrijving tabellen en stofaanduidingen zijn limitatief.
3. Zijn de normen waar het in de regeling om gaat duidelijk?	Ja, expliciet worden stoffen verboden te ontgassen in de atmosfeer.
4. Zijn de verantwoordelijkheden en bevoegdheden duidelijk vastgelegd?	Ja, ILT is toezichthouder ADN en Benzineregeling en wordt voor het ontgassen in de atmosfeer de toezichthouder CDNI. Ontgassen naar een walinrichting: ADN en CDNI van kracht voor relatie binnenvaarttanker-ontgasinstallatie, vervolgens milieu- en afvalwetgeving

	(toezicht OD's en infraprovider: losverklaring en installatie).

1.2 Naleving door Normadressaat

1. Is duidelijk tot wie de norm is gericht? (Normadressaat), is de doelgroep duidelijk afgebakend?	De 'vervoerder' en de 'schipper' hebben plichten ten aanzien van het aan kunnen tonen waar de gassen/dampen na lossen zijn gebleven/verwerkt. De 'verlader' dient zorg te dragen voor het geheel qua kosten. Bij deze verlader(s) ligt daarom een wezenlijke/grote verantwoording én belang hoe e.e.a. ten aanzien van het ontgassen naar een ontvangstinrichting geregeld dient te worden.
2. Is de norm uitvoerbaar (haalbaar/realistisch) voor de Normadressaat?	Ja, maar onder meer afhankelijk van voldoende (betaalbare) alternatieven voor ontgassen (ontgassingsinstallaties aan wal).
3. Is duidelijk hoe de norm moet worden nageleefd?	Ja, expliciet wordt het ontgassen naar de atmosfeer van bepaalde stoffen verboden.
4. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de Normadressaat vast te stellen?	Ja, bij vervoer onder CDNI tabellen vallende stoffen moeten tanks volledig gesloten blijven. Emissie van die stoffen naar de atmosfeer is slechts toegestaan na ontgassen naar ontvangstinrichting tot AVFL (stofgerelateerd, onder de 10% LEL.
5. Zijn de lasten voor de Normadressaat duidelijk?	Ja, dit betreft kosten bij gebruikmaken van alternatieven voor ontgassen naar de atmosfeer. Deze kosten betreffen het daadwerkelijk gebruikmaken van de ontvangstinrichting en de kosten verbonden aan stilliggen tankschip.
6. Zijn er ontwijkingsmogelijkheden voor de naleving van de norm?	Ja, bij gebrek aan alternatieve ontgassingsmogelijkheden en kadecapaciteit en door hoge druk vanuit bevrachters (economische en concurrentiemotieven), laders/lossers (kadecapaciteit) zal ontwijkgedrag ontstaan. Door hanteren stofnamen in de tabellen is 'omkatten' van stoffen (i.e. andere classificatie via UN-nummersysteem) mogelijk. Reden hiervoor zijn economische en concurrentiemotieven. Dit is inmiddels al geconstateerd. Gevolg is dat het

	doel van de regelgeving de eerste drie jaar na invoering niet of nauwelijks zal worden bereikt.

1.3 Handhaving door de toezichthouder

1. Is duidelijk welke organisaties de ontwerp-regelgeving zullen uitvoeren/handhaven?	Ja, ILT voor toezicht/handhaving CDNI/ADN en WED, gerelateerd aan ADN, OD's voor toezicht/handhaving op ontvangstinrichtingen en losverklaringen. RWS voor toezicht en handhaving op losverklaringen. Nationale Politie vanuit politietaak.
2. Is de norm uitvoerbaar/handhaafbaar?	De norm is uitvoerbaar en handhaafbaar mits: - voldoende dekkende monitorings- en waarnemingssystemen langs de vaarwegen zijn aangebracht; - de data uit deze systemen vrijelijk door de toezichthouder kunnen worden benut voor het toezicht en de handhaving; - voldoende capaciteit voor de navolging van meldingen uit die systemen beschikbaar is; - sprake is van duidelijke, alleen op UN- of stofnummers gestoelde, aanduidingen van welke stoffen niet mogen worden ontgast. Concreet is bij invoering van tabellen I en II doeltreffende handhaving alleen mogelijk is als de in de drie betreffende CDNI tabellen genoemde 'goederennamen' vervallen en de reeds in deze tabellen genoemde UN- of stofnummers leidend zijn. - sprake is van voldoende alternatieve ontgasmogelijkheden.
3. Is overschrijding van de norm eenvoudig en eenduidig door de toezichthouder(s) vast te stellen ?	- Ja, bij dekkende monitorings- en waarnemingssystemen langs de vaarwegen (e-noses), gebruik AIS-signalen voor toezicht/opsporing (in combinatie met online inzage hiervan) en online/geautoriseerde inzage in IVS-Next ladinggegevens van Rijkswaterstaat. Het voor de toezichthouder beschikbaar komen van de online inzage (digitale) losverklaring blijft een nadrukkelijke behoefte.

	Aanvullend t.b.v. prikacties op niet gemonitorde vaarwegen mobiele sets e-noses/drones met software om autonoom te kunnen opereren.
4. Is duidelijk hoe de handhaving van de norm moet plaatsvinden? Beschikt de toezichthouder over een toereikend instrumentarium (binnen het Interventiekader) om te kunnen handhaven?	Ja, LHS(O) biedt voldoende interventiekader (bestuurs- en strafrecht). Eventueel ook WED inzetbaar). ADN/Wvgs aanvullend.
5a. Over welke persoonsgegevens moet de ILT kunnen beschikken en moet de ILT vastleggen? 5b. Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en/of vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	Ten aanzien van 5a: -t.b.v. scheepsidentificatie: het ENI (scheepsnummer) en de scheepsnaam; -t.b.v. de normadressaten: (rechtspersoon) gegevens eigenaren en exploitanten van de betreffende tankschepen; -t.b.v. de verantwoordelijke schipper(s): de personalia gegevens van deze personen; -t.b.v. bevrachting tankschepen: de (rechtspersoon) gegevens afzenders/verladers van gevaarlijke stoffen; -t.b.v. laad- en loslocaties: (rechtspersoon) gegevens van de betreffende terminals; -t.b.v. ontgas-ontvangstinrichtingen: (rechtspersoon) gegevens van de betreffende exploitanten; -t.b.v. het door tankschepen uitgezonden AIS-signaal: de aan dit signaal verbonden scheepsgerelateerde (radio zend) gegevens; -t.b.v. raadplegen ladinggegevens: geraadpleegde IVS-Next ladinggerelateerde gegevens zijn noodzakelijk. Ten aanzien van 5b: -Gelet op gebruikmaking van eNose detectiemogelijkheden en daaraan koppelen van tankschepen dient er in een wettelijke grondslag en borging voor eNose en AIS-signaal voorzien te zijn. -voor inzage ladinggegevens dient het IVS-Next t.a.v. actuele en historische ladinggegevens voor de toezichthouder doeltreffend ontsloten te zijn.

	Aanvullend zullen DPIA's noodzakelijk zijn voor gebruik drones. Deze zijn al aanwezig.
6. Is de ingangsdatum van de regeling zodanig vastgesteld dat de voorbereidingstijd voor handhavende organisaties voldoende is?	Ingangsdatum: 1 juli 2024 uiterlijk. Dit is zeer krap. De benodigde voorzieningen zullen op die datum nog nauwelijks geregeld zijn. Nieuw aan te nemen personeel is dan ook nog onvoldoende opgeleid, nog los van de realisatie van de eerder genoemde handhaafbaarheidseisen.

Conclusie handhaafbaarheid:	De handhaafbaarheid is afhankelijk van een voldoende outillering van de toezichthouder (monitorings- en waarschuwingssysteem: e-noses, drones, online beschikbaarheid informatie, gebruik e-noses/AIS) en inzicht in routering en bevrachting van schepen (online beschikbaarheid informatie IVS-Next). Inzage in de losverklaringen zou het toezicht sluitend maken. Digitalisering en inzage losverklaring moet nog geregeld worden. Bij ontbreken van vooral de onder 1.3.2. genoemde punten is e.e.a. niet handhaafbaar.

2 Uitvoerbaarheid
De uitvoerbaarheid van beleid of van wet- en regelgeving behelst de vraag of het *toezicht* praktisch uitvoerbaar is. Dit betekent dat de ILT duidelijk en concreet moet hebben op welke wijze de ILT invulling kan geven aan die nieuwe of gewijzigde taak. N.B. Hier wordt dus niet gedoeld op de uitvoerbaarheid door de Normadressaat; deze wordt beoordeeld onder 1.2.2.

1. Vindt er met de Normadressaat toereikende communicatie plaats over de nieuwe wet- en regelgeving ? Moet de ILT aanvullende communicatie inzetten om de Normadressaat te bereiken over de handhaving van de wet- en regelgeving ?	Ja, vanuit Beleid en vanuit de ILT. Een communicatieplan zal de communicatie moeten beschrijven voorafgaand en na invoering voor wat betreft de regelgeving, de relatie met de andere vigerende regelgeving op dit gebied en het toezicht/de handhaving. Daarbij is de kern verwachtingenmanagement (van maatschappelijke verwachtingen onder bestuur, burgers en sector).
2. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot veranderingen in de	Nee. De projectfase rond 'Varend ontgassen' zal in de huidige vorm

organisatorische inrichting van de ILT ? Denk hierbij niet alleen aan het 'harkje', maar ook aan verantwoordelijkheden en bevoegdheden, takenpakket en bemensing van afdelingen.	eindigen. De vakgroep GS-binnenvaart/ADN/CDNI van het team GS binnenvaart en spoor van de afdeling Toezicht Risicovolle Stoffen (voorheen TKGSO) wordt belast met het toezicht/de handhaving. De combinatie van de nieuwe CDNI-regelgeving, Wvgs en ADN en de WED is daarbij een voordeel.
3. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de personele bezetting, zowel in kwantitatief en kwalitatief opzicht ? Welke kennis en vaardigheden zijn benodigd en hoe moet hierin worden voorzien (werving nieuwe medewerkers, opleiden bestaande medewerkers, verplaatsing bestaande medewerkers) ? Moeten er tijdelijk medewerkers worden ingehuurd om aanloopproblemen te ondervangen ?	Ja, uitbreiding van de capaciteit bij het team GS binnenvaart en spoor met nogmaals 3 fte (in totaal dan 6 fte inzetbaar, mits aan 1.3 is voldaan). Reden: de oorspronkelijke inzet van 3 fte varend ontgassen was bedoeld voor het uitvoeren van de door de Minister gevraagde verkenning naar een mogelijk toezicht in combinatie met een verhevigde inzet voor varend ontgassen in het kader van ADN. Op basis van de huidige inzichten zijn de additionele 3 fte hierop noodzakelijk. Ja, extra capaciteit noodzakelijk bij INP (Analyse en data: 0,1 fte structureel) en bij JZ (0,3 fte). Daarnaast wordt substantieel inzet gepleegd vanuit de eigen formatie door JZ, IV en INP Kennis en vaardigheden: bij werving van ADN-geschoold personeel vooral kennis werkwijze. Probleem vormt de arbeidsmarkt, waardoor werving (op korte termijn) van geschoold personeel moeilijk zal worden en de begeleiding van nog te scholen personeel een aanslag pleegt op de nu beschikbare capaciteit. De beschikbare tijd tot invoering is te kort om nieuw personeel voldoende te kunnen scholen. RWS zou INS-Next gegevens toegankelijk/ beschikbaar moeten maken.
4. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de procesinrichting binnen de ILT ? Passen de nieuwe taken binnen de bestaande uniforme kaders of moeten deze worden aangepast/uitgebreid ? Moeten er aanvullende werkinstructies worden opgesteld ? Moeten bestaande	Nee, alleen voor de CDNI-werkinstructies. Ja, wel zullen toegevoegde CDNI-werkinstructies noodzakelijk zijn.

kwaliteitsmanagementsystemen worden aangepast ?		Verder zijn geen aanpassingen KMS noodzakelijk.
5. De extra financiële lasten voor de ILT als gevolg van nieuwe taken moeten worden gedekt door tariefstelling derden (in geval van nieuwe taken op het gebied van vergunningverlening) en/of een hogere agentschapsbijdrage (in het geval van toezicht, of in het geval van vergunningverlening waar de tariefopbrengst niet dekkend zal zijn (art. 24 Hoofdstuk XII rijksbegroting). De investeringen die de ILT moet doen om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren moeten in kaart zijn gebracht en er moet een waarborg zijn dat deze lasten voldoende gewaarborgd zijn. Daarbij moet met name worden gedacht aan:		Extra lasten: ILT: zie begroting ➢ ILT-capaciteit 929 k€ (zie begroting) voor toezicht/handhaving, IV en INP, waarvan 500 k€ initiële kosten en de rest structureel, alles inclusief overhead en inhuur (alleen initieel). ➢ Het materieel budget van ILT zal met 479 €k moeten worden opgehoogd. Kosten voor infrastructuur (inschatting door ILT): ➢ Aanleg, beheer en onderhoud e-nosenetwerk, inclusief overname bestaande e-nosenetwerken ODNZKG en DCMR en uitbreiding van dit netwerk, inclusief facilitatie informatiestroom naar ILT: (schatting ILT) 4500 k€
5.a	Personele kosten (incidenteel/structureel)	ILT: 3,4 fte
5.b	Kosten van eventuele aanvullende bedrijfsmiddelen (meetapparatuur e.d.) (structureel)	479 k€ ILT 4500 k€ infrakosten(inschatting ILT)
5.c	Kosten van aanpassingen aan bestaande / investeringen in nieuwe informatiesystemen (incidenteel (ontwikkeling)/structureel (beheer)	Hiervoor is een begroting opgesteld
5.d	Kosten van implementatie (bijvoorbeeld communicatie) (incidenteel)	Nog niet in te schatten, binnen bestaande middelen en formatie
5.e	Kosten van huisvesting, voor zover niet opgenomen in de vaste FTE-opslag (incidenteel, bijvoorbeeld verhuiskosten of specifieke aanpassingen aan een pand)	n.v.t.
6. Heeft de nieuwe wet- en regelgeving gevolgen voor de informatievoorziening ? Denk hierbij aan:		Ja
6.a	Dient er over de uitvoering van de wet- en regelgeving te worden gerapporteerd en kunnen deze	Niet verplicht. Wel wordt dashboard en een jaarlijkse niet-verplichte analyserapportage (trends)

	rapportages worden verzorgd door de bestaande informatiesystemen ?		voorbereid t.b.v. eigen toezicht/handhaving en communicatie naar stakeholders.
6.b	Leiden aanpassingen aan de procesinrichting (zie 4) tot wijzigingen in bestaande informatiesystemen of de ontwikkeling/aanschaf van nieuwe informatiesystemen ?		Ja, voor ILT beperkt (voornamelijk server voor opslag historische data en ontsluiten data) Op het gebied van infrastructuur substantieel.
6.c	Moeten er afspraken over de archivering van gegevens worden gemaakt?		Ja
6.d	Gegevensuitwisseling tussen organisaties:		
	i	Als uitvoering en toezicht bij meerdere organisaties is belegd, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling tussen deze organisaties?	I. In de huidige situatie met DCMR en ODNZKG geregeld. Na invoering CDNI te regelen met de infraprovider. II. Online inzicht in informatie uit IVS-Next (RWS), dronedata (ILT) en AIS-gegevens is essentieel voor toezicht/handhaving. Dit geldt ook voor opslag historische data. III. Ja, e-nose meldingen, AIS-gegevens, IVS-Next gegevens, eigenaar en exploitant gegevens tankschepen en (toekomstige) losverklaringen. IV. Ja V. Ja
	ii	Als de Normadressaat gegevens moet leveren aan de uitvoeringsorganisatie of de handhavingsorganisatie, is dan voorzien in laagdrempelige gegevensuitwisseling?	
	iii	Is duidelijk welke gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	iv	Zijn deze gegevens eenduidig gedefinieerd?	
	v	Is duidelijk op welke wijze de gegevens moeten worden uitgewisseld?	
	vi	Voorziet de wetgeving in de bevoegdheid deze gegevens uit te wisselen en vast te leggen? Denk bijvoorbeeld aan de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG)	- E-noses: infrastructuurprovider; data ILT vastgelegd moet worden dat ILT deze gegevens t.b.v. toezicht, opsporing en handhaving mag benutten (grondslag). - IVS-Next (RWS): vastgelegd moet worden dat ILT deze gegevens t.b.v. toezicht, opsporing en handhaving mag benutten. - AIS-gegevens: vastgelegd moet worden dat ILT deze gegevens t.b.v. toezicht en handhaving rechtmatig (grondslag) mag benutten.

7. Zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de organisatiestructuur voldoende wettelijk verankerd in het Mandaatbesluit , mandaatregisters e.d. en zijn deze zaken tijdig met de Ondernemingsraad besproken ?	Ja
8. Zijn er aanvullende technische hulpmiddelen nodig om de nieuwe wet- en regelgeving te kunnen uitvoeren/handhaven? Denk hierbij aan meetapparatuur, beschermingsmiddelen, specifieke werkplek- en communicatieapparatuur, transportmiddelen.	Ja
9. Wat zijn de gevolgen van de nieuwe wet- en regelgeving voor de huisvesting van de ILT ? Voldoen de bestaande locaties of zijn er uitbreidingen/verhuizingen nodig ? Dienen er specifieke aanpassingen aan een gebouw te worden gemaakt om de nieuwe taken te kunnen uitvoeren ?	Geen
10. Zijn er specifieke eisen op het gebied van beveiliging die voortvloeien uit de nieuwe taken? Denk hierbij aan de reeds genoemde aanpassingen aan gebouwen maar ook aan aanvullende eisen op het gebied van autorisaties voor en versleuteling van informatiesystemen ?	Ja, WPG-gegevens
11. Leidt de nieuwe wet- en regelgeving tot specifieke aandachtspunten op het gebied van integriteit ?	Nee
12. Zijn er eventuele andere aandachtspunten uit bijvoorbeeld het kabinetsbeleid, het Meerjarenplan ILT of de IBRA die door de nieuwe wet- en regelgeving worden geraakt ? Denk bijvoorbeeld aan gevolgen voor de gezondheid, kans op ongelukken (fysieke schade) of economische en financiële gevolgen voor derden, waaronder voor burgers (niet zijde de normadressaat) en/of effecten op de leefomgeving/het milieu.	Ja, varend ontgassen veroorzaakt directe milieuverontreiniging. De emissie van deze van lading afkomstige gassen, die veelal giftig zijn, kan (op korte of lange termijn) gevolgen hebben voor de volksgezondheid.

Conclusie uitvoerbaarheid: Samenvattend, hoeveel extra fte en andere financiële middelen heeft de ILT nodig om het toezicht uit te kunnen voeren	**ILT: totaal 1411 k€, inclusief 3,4 fte,** waarvan 500 k€ initiële kosten en de rest structureel, alles inclusief

3. Fraudebestendigheid

1. Zijn er partijen die (direct of indirect) gegevens verstrekken aan de overheid voor het nemen van een besluit, en die een financieel en/of economisch belang hebben bij het frauderen hiermee (denk ook aan intermediairs en onderlinge beïnvloeding door de partijen)? Zo ja, welke partijen?	Ja, de CDNI-regelgeving verbiedt het ontgassen naar de atmosfeer van bepaalde stoffen. Beladers/vervoerders kunnen (puur op papier/documentatie) de classificatie van deze ingedeelde stoffen wijzigen/anders benoemen. Door de stof net anders te classificeren, valt de betreffende stof niet onder de middels CDNI tabellen I en II in te voeren ontgasverboden. Reden hiervoor is economisch voordeel (niet ontgassen naar wal) en concurrentievoordeel, waardoor het ontgassen, ook na invoering CDNI tabellen I en II, de eerste 3 jaar nog mogelijk zal zijn.
2. Zijn in de regeling maatregelen opgenomen om de fraude te voorkomen/bestrijden? Denk aan het instellen van meldpunten, het verplicht aanleveren van bewijsstukken, zoals certificaten, accountantsverklaringen, diploma's.	Nee.
3. Zijn voldoende effectieve sancties benoemd in de regeling of toelichting voor alle betrokken partijen (inclusief intermediairs en certificerende instellingen)?	Nee
4. Is duidelijk welke maatregelen door de uitvoeringsorganisatie kunnen worden genomen om fraude zoveel mogelijk tegen te gaan (zoals controle van certificaten, administratief (keten-) toezicht, toepassing Wet BIBOB, raadpleging openbare registers voor controle van derdengegevens)?	Ja, maar bovengemeld 'omkatten' is in letterlijk ieder individueel geval niet eenvoudig controleerbaar. Zulk soort onderzoeken vragen aanzienlijke capaciteit/fondsen en tijd. Dit hoort ook niet bij de toezichttaak. Hiervoor dient dan een opsporingsdienst ingezet te worden, omdat anders in het geheel niet door de ILT op varend ontgassen toezicht kan worden gehouden.

Conclusie fraudebestendigheid: Samenvattend	De wet- en regelgeving is voldoende duidelijk. Perverse impuls is het in de CDNI tabellen I, II en III hanteren van goederennamen i.p.v. alleen de eenduidige UN-/stofnummers. De hantering van de goederennamen werkt fraudegevoelige handelingen (nadrukkelijk) in de hand en heeft daarom tot risico dat de essentie van

	het CDNI-verdrag, namelijk het beperken van emissies, niet wordt behaald.

ILT
Informatie, Netwerken en Programmering
Netwerken Transport

Datum
20 november 2023

Ons kenmerk
ILT-2023/53874

Opmerkingen:

Een niet uitvoerbaar voorschrift in het CDNI, Aanhangsel IIIA onder B. 2., betreft de wijze van meten dampconcentratie i.v.m. vaststellen zogenaamd 'AVFL'.
Dit voorschrift is voor de 'ADN-deskundige' (zie de voetnoot '4' op dit voorschrift) technisch/feitelijk niet uitvoerbaar. Dit omdat hij (de ADN-deskundige) hiervoor de equipment niet bezit. Tevens is het aanwijzen van deze deskundige niet juist. Deze deskundige bezit namelijk, naast voornoemde equipment (hij heeft alleen een portable gasdetectiemeter die hiervoor absoluut niet bruikbaar is) de kennis niet om dit te doen.
Gelet hierop is dit niet handhaafbaar. Qua fraudebestendigheid is eigenlijk verder niets aanvullends te noemen, want het is op deze wijze niet uitvoerbaar.

Vanuit de ILT is dit echter wel een belangrijk punt van aandacht omdat ná ontgassen naar de walinstallatie/ontvangstvoorziening, t.a.v. ALLE ladingtanks van het 'ontgaste' tankschip vast moet worden gesteld welke (stof gerelateerd omgerekende) waarde in %-LEL daarin aanwezig is. Pas als alles onder die (AVFL) waarde is gekomen/vastgesteld, mogen de betreffende ladingtanks worden geopend en op dat moment kan de ADN-deskundige (met zijn apparatuur) wél overgaan tot het uitvoeren van gasmetingen in de betreffende ladingtanks.
Als AVFL is bereikt/vastgesteld, mogen de betreffende ladingtanks onder ADN en CDNI voorwaarden verder worden ontgast in de atmosfeer (ADN), of zoals het door het CDNI wordt genoemd, verder worden geventileerd. Helaas heeft deze (tussen ADN en CDNI) doorgevoerde verschillende definiëring inmiddels al spraakverwarring teweeggebracht.