



> Retouradres 2500 EX Den Haag

Inspectie Leefomgeving en Transport
T.a.v. M.C. Wassenaar
Postbus 16191
2500 BD DEN HAAG

**DG Luchtvaart en
Maritieme Zaken**
Dir. Maritieme Zaken
Afd. Binnenvaart en
Vaarwegen

Rijnstraat 8
Den Haag
2500 EX Den Haag

Bijlage(n)
HUF-toets
Scheepsafvalstoffenbesluit
(varend ontgassen)

Datum 20 januari 2025
Betreft Reactie op HUF-toets Scheepsafvalstoffenbesluit (varend
ontgassen)

Geachte heer Wassenaar,

In mijn brief van 15 augustus 2023¹ heb ik u verzocht een update uit te voeren van de handhaafbaarheids- uitvoerbaarheids- en fraudebestendigheidstoets (HUF-toets) op de wijziging van het Scheepsafvalstoffenbesluit (SAB) met betrekking tot het in Nederland verbieden van het varend ontgassen (ontgassen naar de atmosfeer) van stoffen genoemd in tabel I en II van de Uitvoeringsregeling hangend onder het Scheepsafvalstoffenverdrag (CDNI-Verdrag).

In uw brief van 20 november 2023² heeft u gereageerd op mijn verzoek. Ik stel vast dat de ILT tot de conclusie komt dat de aanpassing van het SAB om varend ontgassen te verbieden handhaafbaar en uitvoerbaar wordt bevonden mits aan voorwaarden wordt voldaan. Deze hangen samen met de beschikbaarheid van voldoende middelen, het inzetten van e-noses langs de vaarweg, aanwezigheid van voldoende ontgassingsinstallaties en de beschikbaarheid van (digitale) informatie zoals een digitale losverklaring en inzage in scheepvaartverkeersgegevens welke zijn verkregen via AIS en IVS-NEXT.

In deze brief informeer ik u over hoe deze punten worden opgepakt om het toezicht en de handhaving op het verbod op varend ontgassen uit te breiden. Hierbij ga ik puntsgewijs in op de voorwaarden die u in uw brief naar voren brengt.

Algemene punten handhaving (ingroeimodel wegens versnelde inwerkingtreding)

Het verbod op varend ontgassen is op aandringen van Nederland in 2017 opgenomen in het CDNI-verdrag. Het betreft een verbod in drie fasen waarvan de eerste op 1 oktober jl. in werking is getreden. Wegens de lange ratificatieduur van bijna zeven jaar heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat in mei 2023 besloten om het overeengekomen verbod nationaal inwerking te laten treden door middel van een wijziging van het SAB. Op deze manier is fase I van het verbod op 1 juli jl. en fase II op 1 oktober jl. in Nederland in werking getreden.

¹ IENW/BSK-2023/230847

² ILT-2023/53874

Omdat het verbod sneller in werking is getreden dan oorspronkelijk gedacht, en wegens de korte voorbereidingstijd, waardeer ik de stappen die genomen zijn door de ILT om het toezicht en de samenwerking met andere toezichtspartners te intensiveren en handhavend op te treden sinds de inwerkingtreding van beide fases en tevens in aanloop naar het verbod door reeds toe te zien op naleving van de ontgasbepalingen in het ADN. In de werkgroep "Handhaving en Toezicht" worden afspraken gemaakt over de punten die in de HUF-toets benoemd worden, zoals het overnemen van e-noses van provincies, gegevensleveringsovereenkomsten, meldkamerwerkzaamheden en toegang tot IVS-next.

Het werk van de werkgroep is nog niet afgerond. Met elke stap die gezet wordt, groeien de mogelijkheden voor de ILT om de handhaving verder op te schalen.

Personele en materiële claim

In de HUF-toets wordt uitgegaan van € 929.000 voor toezicht en handhaving, waarvan € 500.000 initiële kosten en het overige deel structureel (3,4 fte). Voorts vraagt de HUF-toets om een verhoging van het materieel budget van de ILT met € 479.000. Deze kosten zijn inmiddels gedekt.

Inzet van e-noses (en beheer)

Voorts merkt de HUF-toets de inzet van e-noses aan als voorwaardelijk om sluitend toezicht te kunnen bewerkstelligen. Een schatting van de ILT komt uit op € 4.500.000 euro voor het aanleg, beheer en onderhoud van het e-nose netwerk. Deze lasten komen te liggen bij de "infrabeheerder". Voorts is deze schatting gemaakt op basis van een verwachte acquisitie van 625 e-noses. DGLM/MZ maakt in samenwerking met de ILT een inschatting waar e-noses het best kunnen worden ingezet en hoeveel e-noses hiervoor nodig zijn. Ook voeren ILT, DGLM/MZ en RWS gesprekken over de acquisitie en het beheer van de e-noses.

Op dit moment staan er al veel e-noses langs het hoofdvaarwegennet, in eigendom of in beheer van provincies, om de luchtkwaliteit te meten. Het ministerie is binnen de werkgroepen onder de Roadmap Varend Ontgassen in gesprek met zowel de provincies als de leverancier van e-noses om deze contracten onder te brengen bij het Rijk. Deze overname zal ertoe leiden dat er een e-nose netwerk operationeel wordt dat de ILT kan gebruiken voor het toezicht op naleving van het verbod. Omdat het nog geen totaalverbod betreft, zal tot inwerkingtreding van fase III case-by-case door de ILT onderzocht moeten worden of een melding van een e-nose daadwerkelijk een lozing van een verboden stof betreft. Deze contracten zijn de afgelopen tijd door DGLM/MZ geïdentificeerd. DGLM/MZ zal de middelen ter beschikking stellen om deze contracten over te nemen.

Voor de langere termijn wordt gewerkt aan de verdere uitbreiding van het e-nose netwerk naar plaatsen waar nog geen dekking is. De ILT geeft aan op dit moment te handhaven met mobiele controles en drones op deze locaties.

Voor deze opschaling zal een Europese aanbestedingsprocedure gevolgd moeten worden.

AIS en IVS-next

In de HUF-toets wordt aandacht gevraagd voor de benodigde toegang tot IVS-Next van Rijkswaterstaat. Inmiddels zijn afspraken gemaakt tussen Rijkswaterstaat en de ILT over het delen van data uit IVS-Next op case-by-case basis. Deze afspraken worden in de komende tijd verder uitgewerkt tussen RWS en de ILT. Wanneer het gaat om het structureel ontvangen van deze gegevens ten behoeve van de handhaving op het varend ontgassen is de ILT met DGLM/MZ in

gesprek om te kijken hoe dit geborgd kan worden met inachtneming van de bestaande nationale en Europese regelgeving inzake River Information Services (RIS).

Digitale losverklaring

De ILT benoemt het voor de toezichthouder beschikbaar komen van de online inzage (digitale) losverklaring als een nadrukkelijke behoefte. De losverklaring is een privaatrechtelijk document tussen bijvoorbeeld de terminal en de schipper. Om fouten te vermijden en administratieve lasten terug te brengen werken marktpartijen aan een digitale versie van de CDNI-losverklaring.³

In het uitgeven van de losverklaring ligt geen taak voor de Rijksoverheid. Wel is het beleidsstandpunt dat digitalisering van de losverklaring en de mogelijkheid van inzage op afstand door de toezichthouder wenselijk is.

Zo is in de Uitvoeringsregeling van het CDNI onder Deel A⁴ van het CDNI-verdrag geregeld dat de bevoegde autoriteit op afstand inzage heeft in de betaling van de verwijderingsbijdrage, alsmede de hoeveelheden afgegeven olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.⁵

Het ministerie verkent in hoeverre eenzelfde wettelijke plicht opgenomen kan worden voor de (inhoud van de) losverklaring en hoe opvolging van deze plicht praktisch vormgegeven kan worden. Dit verdient verdere uitwerking en afstemming met overige CDNI-lidstaten.

Voldoende ontvangstinrichtingen

Er wordt opgemerkt dat voldoende alternatieve ontgassingsmogelijkheden voorwaardelijk zijn voor effectieve handhaving op het verbod. Immers, als schepen niet de mogelijkheid hebben om naar een installatie te ontgassen, zouden zij gedwongen zijn om wederrechtelijk naar de atmosfeer te ontgassen. Naast het ontgassen naar een installatie is het ook mogelijk om aan het verbod te voldoen door een stof als eenheids- of verenigbaar transport te laden. Op het moment van schrijven is in Nederland het verbod op fase I al enkele maanden van kracht en fase II is begin oktober 2024 in werking getreden. Uit gesprekken met de binnenvaartsector en verladers komt naar voren dat wegens de kosten van een ontgassing aan een installatie, verladers ervoor kiezen om meer product als eenheids- of verenigbaar transport te vervoeren. Er is daardoor op dit moment niet meer vraag naar dan aanbod van ontgassingsinstallaties. Dat laat onverlet dat zeker met het oog op inwerkingtreding van fase III van het verbod (verwacht in 2027) en een mogelijke uitbreiding van deze fase met andere schadelijke stoffen, er meer ontgassingsinstallaties gerealiseerd moeten worden. Het ministerie blijft op dit punt de vinger aan de pols houden.

Afspraken met partners in de toezichtsketen (politie, RWS, provincies)

Sinds de afkondiging van het verbod op fasen I en II heeft in de werkgroep "toezicht en handhaving" een intensivering plaatsgevonden om tijdig afspraken met partners in de toezichtsketen te maken. Dit werk is nog niet afgerond. Zo wordt ook het gesprek gevoerd met het OM om standaardboetebedragen te verhogen om het overtreden van het verbod verder te ontmoedigen. Provincies

³ <https://uab-online.com/nl/nieuws/uab-online-develops-digital-version-updated-cdni>

⁴ Verzameling, afgifte en inname van olie- en vethoudend scheepsbedrijfsafval.

⁵ Artikel 3.04 lid 5 van de Uitvoeringsregeling van het CDNI-verdrag

bevragen de ILT en IenW in de werkgroep over een handhavingsstrategie die zich met name richt op gebieden zonder e-noses.

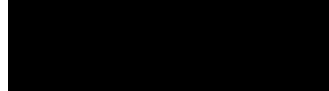
UN-nummers leidend

De systematiek van de tabellen in de Uitvoeringsregeling onder het CDNI-verdrag wordt door de ILT aangemerkt als risico. De ILT geeft aan dat er sprake moet zijn van duidelijke, alleen op UN- of stofnummers gestoelde aanduidingen van welke stoffen niet mogen worden ontgast. In de huidige tabellen is een kolom met 'goederennamen' opgenomen. Het (al dan niet bewust) verkeerd hanteren van deze goederennamen zou ontwijkgedrag in de hand kunnen werken. Dit is niet op te lossen met een aanpassing van het SAB, omdat het SAB een nationale uitwerking is van het CDNI-verdrag en de daarmee samenhangende Uitvoeringsregeling. Nederland heeft voorstellen ingediend om de tabellen onder de Uitvoeringsregeling aan te passen, maar hier is nog geen steun voor uit andere lidstaten. Nederland zal zich blijven inzetten om hierover internationale consensus te bereiken.

Ik wil u nogmaals hartelijk danken voor uw reactie op de HUF-toets en de inspanningen die uw inspectie levert om het SAB te handhaven. Ik vertrouw op een constructieve voortzetting van onze samenwerking op dit vlak.

Met vriendelijke groet,

Bescherming Persoonlijke Levensfeer



M.A. van Kruiningen
Directeur Maritieme Zaken