

# **Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)**

## ***Regeling vervoer gevaarlijke stoffen over zee***

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op [www.naarhetiak.nl](http://www.naarhetiak.nl)

### **1. Wat is de aanleiding?**

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft het verzoek gedaan om in de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nederlandse binnenwateren (incl. havens) per zeeschip een zelfstandige bevoegdheid op te nemen. Het gaat hierbij om de bevoegdheid een vervoersverbod op te kunnen leggen bij overtreding van de regels uit de International Maritime Dangerous Goods (IMDG) code.

### **2. Wie zijn betrokken?**

Bij de totstandkoming van de aanpassing van de regelgeving zijn de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische zaken (HBJZ) betrokken.

### **3. Wat is het probleem?**

Naar aanleiding van inspecties van vervoer van verpakte gevaarlijke stoffen over zee moet door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met enige regelmaat een vervoersverbod worden opgelegd. Dit omdat niet voldaan wordt aan bepalingen die in de IMDG-Code zijn opgenomen. Het niet voldoen aan de IMDG-code brengt veiligheidsrisico's met zich mee. Het vervoersverbod houdt in dat het vervoer op last van de ILT moet worden onderbroken, totdat alle vastgestelde overtredingen zijn hersteld en de veiligheid tijdens transport weer kan worden gewaarborgd.

De oplegging van een vervoersverbod wordt uitgevoerd door gebruikmaking van de bevoegdheid tot toepassing van bestuursdwang die in artikel 46 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen. De toepassing van de bestuursdwang geschiedt in overeenstemming met de voorschriften voor de toepassing voor bestuursdwang die in afdeling 5.3.2 van de Algemene wet bestuursrecht zijn opgenomen. Dit heeft nadelen want de oplegging van het vervoersverbod gebeurt meer specifiek in twee delen.

1. Eerst de melding dat sprake is van een overtreding van bepaling(en) van de IMDG-Code en de daadwerkelijke stilzetting;
2. vervolgens de bevestiging via een last onder bestuursdwang met spoedeisend karakter (het formele vervoersverbod).

Dit levert een administratieve last op voor zowel de betrokkenen bij het vervoer als voor de ILT. Daarnaast geldt dat het vervoersverbod direct van toepassing was op de plaats van inspectie.

Op het moment dat de lading voor herstel moet worden overgebracht naar een andere, meer geschikte, locatie kan dit alleen door middel van een ontheffing op basis van artikel 9 van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen. Deze moet worden aangevraagd door de betrokkenen bij het vervoer bij de ILT. Dit levert administratieve lasten op voor zowel de betrokkenen bij het vervoer als voor de ILT. Daarnaast leidt dit tot verschil in werkwijze door de ILT ten aanzien van inspecties van verschillende modaliteiten van transport (multimodaal transport) en daarmee tot onduidelijkheid bij vervoerders. Tenslotte maakt dit optreden door de ILT via de Awb, bij recidive van minder ernstige overtredingen, onnodig gecompliceerd. Er moet gebruik gemaakt worden van bestuursdwang met spoedeisend karakter, terwijl dit niet past bij de aard (minder ernstig) van dergelijke overtredingen.

#### **4. Wat is het doel?**

Het doel is om een zelfstandig werkende bevoegdheid voor de ILT op te nemen in nationale regelgeving. De ILT kan dan een vervoersverbod opleggen in geval van constatering van een overtreding van de regels uit de IMDG-code tijdens transport van gevaarlijke stoffen over binnenwateren met zeeschepen. Dit leidt tot snel en efficiënt wegnemen van een overtreding waarmee de veiligheid direct wordt verbeterd. Dit leidt tevens tot vermindering van administratieve lasten bij overheid en bedrijfsleven.

#### **5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

In geval van transport van gevaarlijke stoffen over de weg (ADR), het spoor (RID) en de binnenwateren (ADN), is voor het onderbreken van het vervoer in soortgelijke situaties al een zelfstandig werkende bevoegdheid opgenomen. Met het opnemen van een zelfstandig werkende bevoegdheid in geval van transport van gevaarlijke stoffen over de Nederlandse binnenwateren (incl. havens) per zeeschip wordt:

1. ongelijkheid in de uitvoering van inspecties weggenomen in relatie tot de hiervoor genoemde modaliteiten;
2. de veiligheid en efficiëntie verhoogd en;
3. administratieve lasten voor de ILT en betrokken bedrijven sterk verminderd.

Niets doen betekent het voortbestaan van de huidige, onwenselijke, situatie.

#### **6. Wat is het beste instrument?**

In Nederland geldt de Regeling vervoer gevaarlijke stoffen met zeeschepen (Rvgz). Via deze regeling is de IMDG-code geïmplementeerd in Nederland. Deze regeling bevat specifieke bepalingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de Nederlandse binnenwateren (incl. havens) per zeeschip. Deze bepalingen gelden voor zowel Nederlandse als buitenlandse schepen. Op grond hiervan kan de zelfstandige bevoegdheid voor de ILT het beste worden vormgegeven via de Rvgz.

#### **7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?**

De gevolgen van de voorgenomen aanpassing van de regelgeving leidt ertoe dat gebreken tijdens het transport van gevaarlijke stoffen over zee sneller en efficiënter kunnen worden opgelost.

Daarmee wordt de veiligheid van het transport van deze stoffen verbeterd en vergroot. Daarnaast zal deze aanpassing leiden consistentie van de inspecties in multimodaal verband en tot vermindering van de administratieve lasten bij overheid en bedrijfsleven.