



Inspectie Leefomgeving en Transport  
*Ministerie van Infrastructuur en Milieu*

Meerjarenplan 2012-2016

# Inspectie Leefomgeving en Transport



# voorwoord

Met de vorming van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) wordt het nog gemakkelijker mogelijk om goed presterende ondertoezichtstaanden minder toezichtlasten te bezorgen en slecht presterende juist meer in de breedte aan te pakken. Dat geldt in ieder geval voor het toezicht op (milieu) gevaarlijke stoffen en bij het water- en bodembeheer. Maar ook zijn er verbanden mogelijk bij het toezicht op (het transport van) afval en geluid.

Wij richten onze energie de komende jaren vooral op de verdere ontwikkeling van risicogestuurd toezicht: convenanten als het kan en aanpakken als het moet. De 'tussengroep' willen wij door een combinatie van dienstverlening (voorlichting) en 'bestrafen' naar een hoger nalevingsniveau brengen.

Ook het uitbouwen van samenwerking met andere rijksinspecties, met name de Inspectie SZW (I-SZW), Staatstoezicht op de Mijnen (SodM), de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en met de te vormen Regionale Uitvoeringsdiensten (RUD's) staat hoog op onze prioriteitenlijst. Ondertoezichtstaanden moeten nog meer gaan merken dat overheidstoezicht zich gezamenlijk richt op een bedrijf of (overheids) organisatie. Dus samen convenanten sluiten, maar ook samen met de niet-nalevers aanpakken.

Binnen de rijksoverheid is een ontwikkeling gaande om de bedrijfsvoering op aspecten als facilitaire dienstverlening, ict en hrm meer te bundelen. Dat heeft effecten voor onze medewerkers bedrijfsvoering, maar biedt wel kansen om ons nog doelgerichter bezig te houden met ons primaire proces. Willen wij een gezaghebbende inspectie worden, dan verbeeldt het primaire proces immers ons zichtbare en merkbare optreden. Tegen die achtergrond zetten wij in 2012 extra in op de ontwikkeling van het begrip vakmanschap. Wij willen die nog verder verbeteren, zowel op de professionaliteit van het ambacht als op die van het zijn van handhaver. Ook aspecten als functiescheiding, rolvastheid en professionele distantie zijn daarbij belangrijk. Voor de ondersteunende functies en het management in onze inspectie ontwikkelen wij soortgelijke vakmanschapprogramma's.

Wij zijn bezig onze Ruttetaakstelling van 10% voor de komende jaren in te vullen. Wij grijpen de taakstelling aan om de 'gaten' die in onze organisatie zijn gevallen door de Balkenendetaakstelling weer te dichten en om het komende kennisverlies door pensionering op te vangen door eerder te werven dan de mensen vertrekken. Dat is niet alleen een opgave voor het management, maar ook voor onze medewerkers. We zullen steeds meer een beroep moeten doen op hun flexibele inzet. Wij twijfelen daar niet aan, zij werken met overtuiging voor de publieke zaak.

Toezicht is het sluitstuk in het zo goed mogelijk waarborgen van veiligheid en duurzaamheid. De wetgever stelt de regels en de normen, de ondertoezichtstaanden voeren die uit en de inspectie ziet toe op de naleving. Wij zijn ons bewust van de rol die de samenleving van ons vraagt: zacht als het kan, hard als het moet, maar altijd een vinger aan de pols.

# 1. waar staan we voor

# de inspectie: autoriteit voor leefomgeving en transport

## de taak en de missie van de inspectie

De taak van de Inspectie Leefomgeving en Transport is ervoor te zorgen dat bedrijven, organisaties en overheidsinstanties (de ondertoezichtstaanden) de wet- en regelgeving op het terrein van de duurzame leefomgeving en de fysieke veiligheid naleven.

Het werkveld van de inspectie omvat:

- risicovolle bedrijven;
- risicovolle stoffen en producten;
- water, bodem en bouwen;
- rail- en wegvervoer;
- scheepvaart;
- luchtvaart.

De regelgeving richt zich vooral op bedrijven, organisaties en overheidsinstanties die in de hele keten van deze sectoren werkzaam zijn. Zij stelt duurzaamheids- en veiligheidseisen aan de bedrijfsvoering, de toelating, het transport, de productie, de handel, het gebruik en de verwijdering van (afval)stoffen en producten, aan de kwaliteit van water en bodem, aan ruimtelijke plannen en aan brand- en constructieveiligheid van gebouwen en inrichtingen. De regelgeving stelt daarnaast veiligheidseisen aan de infrastructuur op het spoor en in de lucht, aan de staat van rij-, voer-, vaar- en vliegtuigen en aan chauffeurs en bemanningsleden. In het geval van water, bodem en bouwen – de fysieke leefomgeving – handhaaft de inspectie ook nalevingseisen die aan andere overheidsinstanties worden gesteld.

De Inspectie Leefomgeving en Transport wil op al haar werkvelden een autoriteit zijn. Zij ontleent haar gezag niet simpelweg aan het feit dat haar bepaalde taken zijn opgedragen. Zij moet haar gezag met onbesproken optreden verdienen. Pas dan erkennen (vervoers-)bedrijven, instellingen, andere overheden, burgers, en passagiers de inspectie als gezaghebbende autoriteit, in het besef dat zij staat voor haar aandeel in de gewenste duurzaamheid en veiligheid en dat de ondertoezichtstaanden staan voor hun bijdrage.

De Inspectie Leefomgeving en Transport bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en veilig transport.

- de missie -

## de opdracht

Bij de totstandkoming van wet- en regelgeving streeft de wetgever naar een door haar gewenst niveau van veiligheid en duurzaamheid. Daarbij hanteert zij de rechtsbeginselen van rechtvaardigheid, rechtszekerheid en rechtsgelijkheid, met een oog voor de nalevingeisen die van de ondertoezichtstaanden worden gevraagd.

De mate van *rechtvaardigheid* ligt in de wet- en regelgeving zelf besloten.

*Rechtszekerheid* vraagt van de inspectie dat zij snelt handelt en dat zij duidelijkheid verschaft over haar standpunten en over de beleidsregels. De ondertoezichtstaande moet weten waar hij aan toe is.

*Rechtsgelijkheid* vereist dat de inspectie zich sterk maakt voor eenheid in haar optreden: gelijke gevallen moet zij gelijk behandelen.

Het *rechtmatigheidvereiste* houdt in dat de inspectie handelt in overeenstemming met het geschreven en ongeschreven recht. Zij moet wet- en regelgeving, jurisprudentie en beleidsregels eenduidig en juist toepassen, conform de bedoeling en de strekking ervan.

Doet zich nieuwe wet- en regelgeving voor, dan voert de inspectie van tevoren uitvoerings- en handhaafbaarheidstoetsen uit. De belangrijkste toetsingscriteria die zij daarbij hanteert zijn begrijpelijkheid van de wet- en regelgeving voor ondertoezichtstaanden, de uitvoerbaarheid ervan voor ondertoezichtstaanden, fraudebestendigheid, controleerbaarheid, de beschikbaarheid van interventies, de administratieve lasten voor de bedrijven en organisaties, de kosten van de uitvoering en de snelheid waarmee de nieuwe wet- en regelgeving kan worden geïmplementeerd.

Respect voor burgers, bedrijven, organisaties en overheidsinstanties is voor iedere overheidsorganisatie het leidende beginsel in haar optreden. In het geval van de inspectie geldt dat respect voor ondertoezichtstaanden in het domein van de fysieke leefomgeving en voor passagiers en ondertoezichtstaanden in het vervoersdomein. In een democratische rechtsstaat is de burgerlijke vrijheid een groot goed en is terughoudendheid van de overheid dus gepast. Maar dat uitgangspunt mag er niet toe leiden dat de overheid de normstelling verwaarloost. Voorop staat dat de ondertoezichtstaanden de verantwoordelijkheid nemen de democratisch tot stand gekomen wet- en regelgeving uit eigen beweging na te komen. Maar constateert de inspectie tekortkomingen en overtredingen, dan zal zij de grenzen van de toelaatbaarheid zonder aanzien des persoons markeren.

Het rechtsgevoel in de samenleving vereist een adequate rechtsbescherming. Het is de opdracht van de inspectie om de rechten en plichten van ondertoezichtstaanden te waarborgen door transparante voorlichting en informatie te geven. Ook houdt zij zich aan termijnen (voor het afgeven van vergunningen, de afhandeling van klachten en bezwaarschriften en dergelijke) en motiveert zij haar beslissingen. De inspectie heeft daarbij de plicht om onafhankelijk en deskundig te oordelen, belangenverstrengeling te vermijden, voorbeeldgedrag te tonen en zich publiekelijk te verantwoorden.

De Inspectie Leefomgeving en Transport bevordert de bereidheid van ondertoezichtstaanden om hun verplichtingen na te leven. Zij doet dat vanuit een rechtskader waarin de beginselen van rechtszekerheid, rechtsgelijkheid en rechtmatigheid voor haar leidend zijn.

Een dienstverlenende opstelling en respect voor ondertoezichtstaanden bepalen haar optreden.

- de opdracht -

## de naleving: eigen verantwoordelijkheid en handhaving

De door de wetgever beoogde veiligheid en duurzaamheid legt de ondertoezichtstaanden verplichtingen op, want de wetgever veronderstelt dat zij bereid zijn om die verplichtingen na te leven. De wetgever rekent dus op de eigen verantwoordelijkheid van de ondertoezichtstaanden. De inspectie heeft de opdracht de naleving van die verplichtingen te onderhouden en te versterken. Zij doet dat door vergunningen te verlenen, door middel van handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en door onderzoek te doen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport onderhoudt en versterkt de bereidheid van ondertoezichtstaanden om hun verplichtingen na te leven. Zij doet dat door middel van vergunningverlening, handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en onderzoek. Zij streeft daarbij naar samenwerking met andere overheidspartners.

- het doel -

### vergunningverlening

Wie tot een markt toetreedt moet aan wettelijke eisen voldoen. Wordt daar aan voldaan, dan verleent de inspectie in een aantal domeinen vergunning(en) of certificaten. De wetgever verbindt op die manier veiligheidseisen aan marktordeningsprincipes: zonder vergunning mag een bedrijf niet handelen.

Op het terrein van de scheepvaart heeft de inspectie in veel gevallen (certificerende) particuliere instellingen en erkende marktpartijen een mandaat gegeven om vergunningen te verlenen. Datzelfde geldt voor vergunningen/certificaten op het terrein van bus- en taxivervoer. Vanaf 2010 verricht Kiwa NV (Kiwa) deze taak onder mandaat. De inspectie houdt wel toezicht op de klassenbureaus en Kiwa. De inspectie blijft, als onderdeel van haar handhavende taak, rechtstreeks bevoegd om vergunningen en certificaten in te trekken.

In het domein water mogen ondertoezichtstaanden bepaalde handelingen verrichten zoals lozingen, ontgrondingen of het aanleggen/wijzigen van een systeem als zij die melden of als zij over een vergunning beschikken. Door de veranderde wetgevingstechniek waarmee meer met algemene regels en meldingen wordt gewerkt vindt er een verschuiving naar handhavingactiviteiten plaats.

In het domein bodem toetst de inspectie de aanvragen van erkenningen voor bedrijven die als intermediair optreden tussen overheid en vergunningplichtige bedrijven (bodemintermediairs).

### handhaving

De inspectie handhaaft op drie manieren de naleving van wet- en regelgeving :

#### *dienstverlening*

Dienstverlening aan de ondertoezichtstaanden houdt in dat de inspectie voorlichting en informatie geeft over wet- en regelgeving. Ook maakt zij het de ondertoezichtstaanden gemakkelijker om hun verplichtingen na te komen door onder andere aanvraag- en informatieverplichtingen te digitaliseren, formulieren te vereenvoudigen en te zorgen voor een goede klachtenregeling. Daarnaast behoren behandeling van burgerbrieven en afhandeling van meldingen over bijvoorbeeld vuurwerk, afvalexporten, bodem, drinkwater en legionella tot de diensten die de inspectie verleent.

#### *toezicht*

De inspectie houdt toezicht vanuit het beginsel 'vertrouwen tenzij'. Basis daarvoor vormt een nalevings- en risicoselectiesysteem dat de inspectie de komende jaren verder ontwikkelt. Objectinspecties, administratiecontroles, digitale inspecties en audits vormen het instrumentarium. Daar waar 'permanente verbetering' een vereiste is, houdt de inspectie ook toezicht op dat aspect.

Bij correcte naleving krijgt de ondertoezichtstaande minder toezicht en kunnen handhavingconvenanten worden gesloten (horizontaal toezicht). Daarmee wordt tevens invulling gegeven aan de politieke wens om de inspectievakantie in te voeren.

#### *opsporing*

Soms moet de inspectie naleving afdwingen door middel van strafrechtelijke maatregelen. Zo kunnen buitengewone opsporingsambtenaren (BOA's) van de inspectie proces-verbaal opmaken naar aanleiding van overtredingen die zij constateren als zij toezichtacties uitvoeren. Daarnaast voert de inspectie opsporing en handhaving uit onder aansturing van het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie (OM). Van alle signalen van eventuele overtredingen die de inspectie bereiken, leidt een beperkt deel tot processen-verbaal (PV's), die de inspectie inlevert bij het Functioneel Parket. De afdeling van de inspectie die zich met opsporing bezighoudt (de IOD), bewerkt ook informatie en voert analyses uit.

## **onderzoek**

Ongevallenonderzoek is bij ernstige gevallen, soms geheel (luchtvaart), opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). In zulke gevallen levert de inspectie expertise. Met de OvV maakt de inspectie afspraken over de onderzoeken die door de inspectie worden uitgevoerd.

Op de terreinen scheepvaart en railvervoer onderzoekt de inspectie zelf ongevallen. Op het gebied van wegvervoer is de taak van de inspectie bij het onderzoeken van ongevallen beperkt tot het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Ongevallenonderzoek kan aanleiding zijn om de dienstverlening te vergroten en/of het toezicht te versterken. In gevallen waarin een ondertoezichtstaande ernstig heeft gefaald, kan een toezichtsmaatregel uit het onderzoek voortvloeien.

Op verzoek van de minister(s) verricht de inspectie themaonderzoek, waarvoor een beroep op haar expertise noodzakelijk is. Themaonderzoek richt zich op het genereren van specifieke kennis. Wanneer de inspectie tijdens een dergelijk onderzoek stuit op mogelijke overtredingen of strafbare feiten, kan dat tot toezicht- of opsporingsmaatregelen leiden.

## **samenwerking**

Binnen de verschillende domeinen zijn meer toezichthouders en handhavingorganisaties bevoegd. Hun bevoegdheden verschillen vaak, evenals hun toezichtgebied. Samenwerking is daarom noodzakelijk, zowel om ondertoezichtstaanden die hun verplichtingen nakomen niet onnodig lastig te vallen als om ondertoezichtstaanden die het niet zo nauw nemen met hun verplichtingen tot naleving te stimuleren.

#### *de maatregelen*

De Inspectie Leefomgeving en Transport is in 2012 ontstaan uit een samenvoeging van de VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De samenvoeging past in de rijksbrede ontwikkeling om het toezicht te vernieuwen en te zorgen voor verdergaande samenwerking op het gebied van toezicht en handhaving. Beide voormalige inspecties waren het resultaat van eerdere samenvoegingen.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat bestond sinds 2001. Daarvoor waren de Rijksverkeersinspectie, de



Scheepvaartinspectie en de Rijksluchtvaartdienst aparte inspectiediensten. Na 2001 is het werkterrein van de inspectie uitgebreid met de domeinen railvervoer en het waterbeheer.

De VROM-Inspectie is in 2002 gevormd uit de toenmalige Inspecties Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieuhygiëne, en de dienst Recherchezaken. Haar bevoegdheid om toezicht uit te oefenen en haar bevoegdheid om maatregelen te nemen zijn daardoor niet uniform, maar verschillen per domein.

Ook de bedrijven in de diverse sectoren verschillen in omvang, aard en werkwijze. De inspectie wil ze echter wel zo uniform behandelen. In samenwerking met de beleidsdirectoraten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu werkt de inspectie toe naar een situatie waarin de te nemen maatregelen bij niet-naleving meer worden geüniformeerd, vooral waar het bestuursrechtelijke sancties betreft.

Bij goede naleving kan de inspectie volstaan met:

- horizontaal toezicht (het sluiten van handhavingsconvenanten);
- systeemtoezicht (het uitvoeren van audits);
- reality-checks (object- en administratiecontroles, audits).

Grosso modo kan de inspectie bij niet-naleving de volgende maatregelen treffen:

- aanbevelingen doen;
- waarschuwen;
- bestuurlijke sancties opleggen, zoals een boete, last onder dwangsom en bestuursdwang, waaronder het intrekken van vergunningen;
- openbaarmaking.

Strafrechtelijke sancties zijn:

- het opmaken van proces-verbaal;
- strafrechtelijke onderzoeken.

Het Functioneel Parket van het Openbaar Ministerie stuurt deze strafrechtelijke onderzoeken aan.

## 2. relevante ontwikkelingen

## internationalisering en globalisering

Nederland is een belangrijk doorvoerland. Dat feit en het feit dat Nederland mainports als Rotterdam en Schiphol heeft, geven het werkkterrein van de inspectie een sterk internationaal karakter.

Vrijwel alle Nederlandse transportondernemingen zijn inmiddels ook internationaal actief. Dat vraagt om meer internationale samenwerking door toezichthouders. Van een dergelijke samenwerking is al van oudsher sprake in de zeevaart en de luchtvaart, maar ook in het goederenvervoer over de weg, het spoor en de binnenvaart is die niet meer weg te denken.

De transportsector is bij uitstek een wereld die internationaal gestuurd wordt, bijvoorbeeld door verordeningen en richtlijnen van de Europese Commissie en door Europese agentschappen in de luchtvaart, zeevaart en op het spoor. Ook internationale organisaties als de IMO (International Maritime Organization) en de ICAO (International Civil Aviation Organization) zijn vaak bepalend.

Op milieugebied worden het beleid en de daarvan afgeleide wet- en regelgeving in toenemende mate in EU-kader bepaald of zelfs mondiaal gereguleerd. De verdergaande globalisering uit zich onder meer in steeds grotere, wereldwijde handelsstromen in afval en risicovolle producten met internationaal opererende bedrijven uit opkomende economieën, in het bijzonder China. Dit vraagt om nieuwe, slimme toezichtinterventies waarvoor internationale handhavingsamenwerking veelal onontbeerlijk is. Hetzelfde geldt voor de aanpak van grote, vaak multinationale industriële bedrijven met aanzienlijke milieu- en veiligheidsrisico's.

Er is een duidelijke toename van Europese initiatieven die het milieutoezicht moeten versterken en professionaliseren. Er zijn verschillende van die initiatieven, zoals vrijwillige samenwerking in internationale netwerken, regelgeving die dwingende eisen aan het toezicht stelt en de instelling van Europese toezichthouders. De tendens om steeds meer gedetailleerde, onderwerpspecifieke toezichtverplichtingen vast te stellen en een gebrek aan één samenhangende visie op de rol van de nationale toezichthouders belemmeren een consistente aanpak en beperken de ruimte voor eigen oplossingen in de lidstaten. Dat kan consequenties hebben voor de beoogde intensivering en kwaliteitsverbetering van het milieutoezicht, waardoor regelgeving haar doel mogelijk minder goed bereikt en het speelveld voor internationaal opererende bedrijven mogelijk minder gelijk wordt.

Terwijl op nationaal niveau steeds meer gebruik wordt gemaakt van toezichtvormen als horizontaal toezicht en systeemtoezicht om de wet- en regelgeving op het gebied van veiligheid in het transport en de leefomgeving te handhaven, is de tendens in internationale wetgeving nog steeds sterk volume-gestuurd en objectgericht. Dat zorgt voor een zekere spanning tussen nationale toezichtmethoden en internationale verplichtingen, zowel bij de sectoren als bij de inspectie.

## technologische ontwikkelingen, innovatie en digitalisering

De informatisering en de digitalisering van de samenleving blijven toenemen. Door de verdergaande samenwerking met andere inspecties en de steeds bredere toepassing van veiligheidsmanagementsystemen in ondernemingen en organisaties, neemt de eigen waarneming van de inspectie een steeds kleiner aandeel in de informatieverwerking in. Maar die eigen waarneming blijft van essentieel belang. Wat betreft het toezicht ligt de uitdaging in een selectieve omgang met beschikbare externe informatie en incorporatie van die informatie in het toezicht.

Er komen steeds meer digitale instrumenten beschikbaar die voor het toezicht ingezet kunnen worden. Dergelijke instrumenten inzetten heeft vooral zin bij toezicht dat is gericht op grote of massale vervoersstromen, bijvoorbeeld op kentekenregistraties in het goederen- of personenvervoer. Ook kan digitalise-

ring dienen ter ondersteuning van het toezicht, bijvoorbeeld voor analyse en voor informatie-uitwisseling. Ten slotte kan de dienstverlening effectiever en efficiënter worden door digitale middelen te gebruiken.

## demografie en arbeidsmarkt

Op nationaal niveau zijn er, ondanks de economische crisis, spanningen op de arbeidsmarkt, vooral in de technologische sectoren. Door de vergrijzing en de terugloop van het aantal technisch opgeleiden is sprake van een (dreigend) tekort aan gekwalificeerd personeel op het spoor, in de zeevaart, de binnenvaart en de luchtvaart en bij nucleaire en andere risicovolle bedrijven. De inzet van steeds meer buitenlandse werknemers met een andere taal en cultuur (vooral in het goederenvervoer op de weg en op het water) vergroot de kans op miscommunicatie. De inspectie zelf heeft gekwalificeerd personeel nodig om haar werk goed te kunnen uitvoeren.

Vergrijzing en welvaartsniveau zorgen er bovendien voor dat in Nederland meer recreatief gebruik gemaakt wordt van de water-, land- en luchtinfrastructuur. Dat kan leiden tot conflicterende belangen tussen het beroepsmatige en het recreatieve gebruik van de infrastructuur en tot een grotere kans op ongevallen. Ook moet de inspectie er rekening mee gaan houden dat de recreatieve sector meer aandacht behoeft. Daarbij valt te denken aan het passagiersvervoer in de binnenvaart en aan het luxe busvervoer.

## ontwikkeling openbaar bestuur: horizontaler

De overheid is niet langer dé centrale actor, maar een partner die met anderen moet samenwerken. Internationalisering van de economie en van het beleid vraagt om een andere oriëntatie van nationale overheden.

Om beter aan te sluiten bij veranderde maatschappelijke behoeftes, zoals betere dienstverlening en minder administratieve lasten, moet de overheid kleiner en doeltreffender worden. Zij gaat meer programmatisch werken en zoekt aansluiting bij thema's die in de samenleving spelen. Zij beziet de relatie met medeoverheden in onderling overleg kritisch op effectiviteit. En zij scherpt de verdeling van taken en verantwoordelijkheden aan. Dat zal ook consequenties hebben voor het toezicht.



# 3. de koers voor de komende jaren

De belangrijkste uitdagingen waar de nieuwe Inspectie Leefomgeving en Transport de komende jaren voor staat, zijn verdergaande vakbekwaamheid en rolvastheid in het toezicht, een directe, eenduidige toezichtrelatie met de ondertoezichtstaanden, ketenregie en meer samenwerking met andere inspecties en handhavingsorganisaties. Daarvoor zijn nodig een risicogestuurd toezichtbeleid dat uitgaat van vertrouwen en is gericht op reductie van toezicht en administratieve lasten en de inzet van nieuwe toezicht- en handhavinginstrumenten. Daarbij wil de inspectie maximaal gebruikmaken van de verbreding van de kennis en de deskundigheid die door samenvoeging van de VROM-Inspectie met de Inspectie Verkeer en Waterstaat ontstaat.

## dienstverlening

Dienstverlening moet in de eerste plaats een attitude zijn die in het hele handelen van de inspectie doorklinkt. Dienstverlening moet daarnaast de ondertoezichtstaanden ondersteunen hun verplichtingen na te komen. Die ondersteuning houdt op bij de adviesrol van de inspectie: die is toezichthouder, geen adviseur. Adviseurschap van de inspectie strookt niet met de eigen verantwoordelijkheid van ondertoezichtstaanden, noch met de rol die de advieswereld in de sectoren speelt. Bovendien kan de inspectie een handhavende taak niet combineren met een adviesrol: dat leidt tot onvoldoende functiescheiding en ongewenste belangenverstrengeling.

De inspectie geeft *voorlichting en informatie* en werkt samen met de sector en de branches aan implementatie van nieuwe wet- en regelgeving. Daarbij hoort ook dat zij in het geval van interpretatieverschillen tijdig standpunten inneemt en beleidsregels publiceert.

Via haar *Meld- en Informatiecentrum* behandelt de inspectie vragen en meldingen van zowel burgers en bedrijven als collega-instanties. De inspectie handelt niet alleen telefonisch vragen af, maar behandelt ook e-mails en brieven van burgers op het terrein van leefomgeving en transport. De inspectie registreert en analyseert die meldingen en geleidt deze eventueel door naar het betreffende domein. Daar wordt beoordeeld of de melding aanleiding geeft tot direct operationeel handelen. Ook kunnen meldingen een tendens blootleggen. De inspectie streeft de komende jaren naar snellere afhandeling van brieven, telefoontjes en e-mails, naar betere kwaliteit van de antwoorden en naar meer uniformering.

Ook bij het *verlenen van vergunningen* werkt de inspectie aan snellere afhandeling. Ter ondersteuning daarvan werkt zij met kwaliteitsnormen voor vergunningverlening en legt zij zichzelf eisen op om voor verbeteringen te zorgen. In dit meerjarenplan geeft de inspectie per domein aan welke verbetering zij op dit punt wil bereiken. Waar noodzakelijk en mogelijk werkt zij met voorlopige vergunningen, al dan niet onder voorwaarden. In het toezicht op de klassenbureaus en Kiwa zal de inspectie ook op dit aspect toetsen.

De inspectie vereenvoudigt haar formulieren, digitaliseert deze en vult ze uiteindelijk zo veel mogelijk in, zo mogelijk van tevoren. In het verlengde daarvan zal de inspectie zo snel mogelijk aansluiten op onlangs gereedgekomen basisregistraties. Zo zorgt zij ervoor dat ondertoezichtstaanden gegevens maar één keer hoeven aan te leveren.

Het bewaken van passagiersrechten wordt steeds meer een taak van de inspectie. Een adequate *klachtenregeling*, zoals die al bestaat in de luchtvaartsector, moet die taak vorm gaan geven. Ook klachtenregelingen voor ondertoezichtstaanden moeten transparant en laagdrempelig zijn. De inspectie gaat zich uitdrukkelijk richten op bespoediging van de klachtenafhandeling.

## direct toezicht

De inspectie gaat het toezicht inrichten naar de eisen van de tijd. Daarmee draagt zij bij aan het streven van het kabinet om de rijksoverheid te vernieuwen (te verkleinen en te verbeteren) en meer ruimte te creëren voor andere overheden, burgers en bedrijven. Dat betekent onder meer dat het rijk zo min mogelijk op de stoel van provincies en gemeenten gaat zitten. Als de bevoegdheden voor toezicht op wet- en regelgeving bij provincies en gemeenten zijn of worden belegd, zijn die overheden verantwoordelijk voor de uitvoering ervan. Voor de inspectie betekent het een verschuiving van een positie van bestuurlijke beïnvloeding naar direct toezicht op bedrijven en andere overheden. Concreet manifesteert deze verschuiving zich vooral in de domeinen risicovolle bedrijven en water, bodem en bouwen.

Daar waar wet- en regelgeving de inspectie aanwijst als het bevoegde gezag, richt de inspectie zich op verdere professionalisering.

### *risicovolle bedrijven*

Gemeenten of provincies zijn bevoegd om handhavend tegen risicovolle bedrijven op te treden. De inspectie kan toezicht houden en heeft als zodanig interventiemogelijkheden.

De inspectie treedt direct handhavend op bij overtredingen bij nucleaire installaties en alle andere branches die radioactieve stoffen en ioniserende straling toepassen.

Daarnaast beoordeelt de inspectie of de ministeriële verantwoordelijkheid voor Europese en nationaal geldende milieueisen (rijksbelangen) voldoende is gewaarborgd. Ook houdt de inspectie toezicht op gedecentraliseerde regelgeving op het gebied van luchtmissies, klimaat en externe veiligheid.

### *water, bodem en bouwen*

Ook in het domein water, bodem en bouwen zal de inspectie naar verwachting meer direct toezicht houden. Op bodemgebied heeft die verandering zich al voltrokken.

Op het terrein van het waterbeheer is in het Bestuursakkoord Water een onderscheid gemaakt tussen regionale waterbeheertaken en rijkstaken. De verantwoordelijkheid voor regionale taken ligt bij de provincies (die normen stellen en toezicht houden) en de waterschappen (die als uitvoerder van het beleid optreden). Het rijk houdt geen toezicht op de provincies. De verantwoordelijkheid voor het toezicht op rijkswateren en primaire waterkeringen ligt bij het rijk.

## samenwerking

Samenwerking tussen toezichthouders is dé opgave voor de komende jaren. Door middel van gezamenlijke jaarplannen, risicoselectie en gegevensuitwisseling is het doel goed presterende bedrijven van toezicht te ontlasten en slecht presterende bedrijven gezamenlijk tot naleving te bewegen.

Als voorbeeld van die geïntegreerde samenwerking bevat dit meerjarenplan het overzicht van inspecties met handhavingpartners voor de in-, uit- en doorvoer van afvalstoffen (EVOA), stoffen en producten (REACH/biociden) en voor het goederenvervoer over de weg.

De inspectie werkt actief mee aan de ontwikkeling van één generiek, digitaal dossier om onderling gegevens tussen de verschillende toezichthouders uit te wisselen (met name inspectieresultaten).

## ketenregie

Binnen domeinen waar het toezicht op de geldende wet- en regelgeving bij veel verschillende partijen is belegd, is samenwerking tussen die partijen van groot belang. Dankzij die samenwerking kan iedere partij zijn eigen toezichttaak zo effectief mogelijk uitvoeren om het doel van de naleving te kunnen halen.



Een van de toezichthoudende partijen kan als ketenregisseur zorgen voor de benodigde informatie-uitwisseling, voor stroomlijning en voor afstemming. Zo'n ketenregisseur bouwt onder meer een netwerk van partijen op en neemt het initiatief om methodieken te ontwikkelen voor een uniforme toezicht- en handhavingsaanpak. Prioriteitstelling vindt plaats op basis van risicoanalyses van de totale keten.

Deze aanpak speelt een belangrijke rol in de domeinen *risicovolle stoffen en producten, en water, bodem en bouwen*. In die domeinen is de inspectie voor biociden, REACH, de Wet explosieven voor civiel gebruik en bodem ook ketenregisseur. Daarnaast hebben alle betrokken overheidsinstanties - onder regie van de inspectie - afspraken gemaakt om de ketenhandhaving rond asbestverwijdering te versterken.

Ook op andere terreinen waar samenwerking tussen (rijks)inspecties en decentrale overheden nodig is om de eigen taakuitvoering en de naleving te verbeteren, neemt de inspectie vanuit haar toezichthoudende rol haar verantwoordelijkheid als ketenregisseur. Een voorbeeld hiervan is het vuurwerk. Overigens neemt voor een aantal onderwerpen de eigen toezichtrol van de inspectie in die keten toe, bijvoorbeeld in het geval van REACH.

Verdere uitwerking van de samenwerking tussen de toezichthouders zal de komende jaren plaatsvinden door gezamenlijke afspraken en door prioriteitstelling in de meerjarenprogramma's van de Inspectieraad en van het Landelijk Overleg Milieuhandhaving (LOM).

#### *risicovolle stoffen en producten*

In het geval van afvalstoffen, (milieu)gevaarlijke stoffen en explosiegevaarlijke stoffen is sprake van een keten van activiteiten, te weten productie, transport (in- en export), opslag, verwerking, gebruik en (eventueel) verwijdering. In deze keten gaan stoffen en producten van de ene locatie naar de andere, van de ene regio naar de andere, en zijn verschillende overheidsorganen het bevoegd gezag voor het toezicht op de naleving van wettelijke regels.

#### *water en bodem*

In dit werkveld vormen bedrijven die werken met grond, bagger en bouwstoffen een keten en doorlopen partijen grond, bagger en bouwstoffen die keten. Dat wil zegen dat een partij ergens wordt geproduceerd, op transport wordt gesteld naar een leverancier, vandaar wordt getransporteerd naar een aannemer, die de partij in opdracht van een opdrachtgever ergens toepast. Bij de diverse schakels in de keten zijn verschillende overheidsorganen bevoegd gezag voor het toezicht. De inspectie vervult een wettelijk vastgelegde ketenregierol.

Een specifieke keten betreft de drinkwaterketen. Drinkwaterbedrijven zorgen voor de constante levering van zuiver drinkwater. De inspectie treedt handhavend op bij niet-naleven van de Drinkwaterwet.

## vernieuwingen in toezicht

#### *nalevingsniveaus*

Voor de inspectie ligt de grootste uitdaging op het terrein van toezicht in de onderbouwing van het toezichtprogramma. De grote deskundigheid en de lange ervaring van de inspecteurs worden daartoe aangevuld met risicoanalyses en nalevings- en prestatie-indicatoren. Dat zorgt ervoor dat de grootste risico's worden afgedekt. Door inspectieresultaten en informatie van andere (overheids)organisaties stelselmatig te analyseren, brengt de inspectie in beeld bij welke bedrijven die risico's zich voordoen, hoe het staat met de naleving en of goed dan wel slecht presterende bedrijven geïdentificeerd kunnen worden. Zo kan de inspectie het toezicht steeds beter richten en kan zij het nalevingsniveau beter vaststellen.

Tegen de hierboven geschetste achtergrond bepaalt de inspectie haar interventieaanpak. Daarbij zijn

uitgaan van vertrouwen en notoire overtreders aanpakken leidende principes voor de keuze van een instrument. Goed presterende bedrijven kunnen rekenen op een lagere frequentie van inspecties.

#### *convenanten*

De inspectie wil convenanten afsluiten met grote bedrijven die de wet- en regelgeving naleven (horizontaal toezicht). In een convenant staan afspraken over de kwaliteit van veiligheidsmanagementsystemen, over meldingsplicht in geval van zelf geconstateerde overtredingen, over de omgang met die meldingsplicht door de inspectie(s), maar ook over bijvoorbeeld de tijd die gemoeid is met het afgeven van (verlengings)vergunningen door de inspectie(s) en het aantal reality-checks.

Horizontaal toezicht is tot nu toe vooral een Nederlandse ontwikkeling en de inspectie kan die ook alleen op de Nederlandse bedrijfsvoering toepassen. De inspectie hoopt dat internationale bedrijven met een handhavingsconvenant op termijn druk gaan uitoefenen op buitenlandse autoriteiten.

De inspectie streeft ernaar om een convenant zo veel mogelijk samen met toezichtpartners te sluiten: daarmee wordt de toezichtlast voor een bedrijf in één keer maximaal gereduceerd.

#### *systeemtoezicht*

Bij bedrijven die beschikken over een systeem om de veiligheid en de naleving te borgen gaat de inspectie over op systeemtoezicht. Een voorbeeld van deze ontwikkeling is het toezicht op defensie-inrichtingen.

#### *toezicht op private partijen/certificering*

De inspectie moet steeds meer inspelen op maatschappelijke ontwikkelingen als privatisering en certificering, die een grotere rol zullen gaan spelen. De aanbevelingen die de commissie-Dekker op het terrein van bouwen heeft gedaan, kunnen ertoe leiden dat de inspectie toezicht houdt op (gecertificeerde) private partijen.

#### *herziening interbestuurlijk toezicht*

Meer horizontaal toezicht, ontstapeling van toezicht en het streven naar een compactere rijksoverheid hebben consequenties voor de interbestuurlijke toezichttaken van de inspectie.

Afhankelijk van de besluitvorming over de wet Revitalisering Generiek Toezicht en de implementatie daarvan zal het interbestuurlijk toezicht van de inspectie op gemeenten worden opgeheven. De provincies zullen die taak in dat geval overnemen.

De inspectie voert het interbestuurlijk toezicht dan uitsluitend op provincies uit. Conform het BZK-kader 'Herziening interbestuurlijk toezicht' krijgt het toezicht een sobere invulling; de inspectie gaat zich richten op grote bedrijven, afval, bodem en water.

#### *inzet handhavinginstrumentarium*

Er moet een betere afstemming komen tussen het bestuurlijke en het strafrechtelijke handhavingstraject, met inzet van bijbehorend instrumentarium. Oftewel: meer dan voorheen zullen voor sanctionering zo nodig juridische instrumenten worden ingezet zoals de bestuurlijke boete en de bestuurlijke strafbeschikking.

#### *zichtbaar toezicht*

Van zichtbaar toezicht gaat onmiskenbaar een preventieve werking uit: de ondertoezichtstaanden merken dat de pakkans toeneemt en gaan daardoor uit eigen beweging de wet- en regelgeving naleven. De inspectie wil daarom het aantal zichtbare acties – al dan niet samen met de toezichtpartners – vergroten. Zulke acties kunnen themagericht zijn (bijvoorbeeld controle van het onderhoudsniveau in de

kleine luchtvaart), tijdgebonden (controle van touringcars in vakantietijd of de bietencampagne of risicogericht (bijvoorbeeld controle van rust- en vaartijden in de binnenvaart tijdens ongebruikelijke vaartijden). Het openbaar maken van de resultaten van de acties hoort daar onlosmakelijk bij.

#### *digitaal toezicht*

Op basis van digitaal aangeleverde gegevens kan de inspectie meer digitaal gaan inspecteren. Ontwikkelingen als de boordcomputer voor taxi's, detectielussen in de weg (het Weigh-In-Motion-systeem) om overbelading van vrachtwagens te controleren en het ABL-systeem in de luchtvaart bieden daartoe kansen.

Er ontstaat een groeiende spanning tussen de eisen van internationale wet- en regelgeving en de ontwikkelingen bij Nederlandse inspecties en andere handhavingorganisaties. In Nederland is uitgaan van vertrouwen en risicogericht toezicht uitgangspunt, waardoor de inspectie de toezichtlasten aanmerkelijk kan terugbrengen. Internationale regelgeving schrijft nog vaak een verplicht aantal inspecties en audits (met veelal verplichte aspecten) voor, ook voor bedrijven waarvoor dat niet nodig is. Waar mogelijk proberen de inspectie en de beleidsdirectoraten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu invloed uit te oefenen om de regelgeving aan te passen of de nationale (lid)staten ten minste de vrijheid te geven om te kiezen. In de tussentijd – want het is een kwestie van lange adem – zal de inspectie de internationale eisen integreren in haar opvattingen over adequaat toezicht.

## opsporing

De inspectie gaat in geval van ernstige overtreding en fraude over tot opsporing. De huidige prioriteiten in de opsporing liggen bij de domeinen afval, gevaarlijke stoffen, vuurwerk en integriteit bij woningcorporaties.

## een kleinere organisatie

Bij de samenvoeging van de VROM-Inspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat is het primaire proces van beide inspecties zo veel mogelijk ontzien. Het is immers ondenkbaar dat er ernstige handhavingstekorten zouden ontstaan. Op langere termijn zou dan het nalevingsgedrag eroderen en zouden de veiligheidsrisico's toenemen.

Om bestuurlijke redenen heeft de inspectie het aantal managers verminderd en de omvang van de ondersteunende functies verkleind. Die keuze draagt bij aan de krimptakstellingen die de overheid zijn opgelegd.

Hoewel de inspectie er alles aan doet om vast te houden aan het bestaande handhavingniveau, kan zij niet uitsluiten dat daar uiteindelijk toch inbreuk op zal worden gemaakt. Het veiligheidsbesef en het nalevingsgedrag van ondertoezichtstaanden zijn niet zo groot dat de inspectie met minimaal toezicht kan volstaan. Het aantal ondertoezichtstaanden en objecten is bovendien zo groot dat er een grens is aan ander en minder toezicht. Die grens heeft de inspectie door aan de taakstellingen te voldoen vrijwel bereikt.

# toelichting op de hoofdstukken 4 tot en met 12

De hoofdstukken 4 tot en met 12 beschrijven de activiteiten die de inspectie verricht in haar rol als toezichthouder op de activiteiten van ondertoezichtstaanden.

De inspectie wil de komende jaren meer resultaatgericht gaan sturen. Daar zijn nalevingsnormen, prestatie-indicatoren en een betere risicoselectie voor nodig. De normen en de indicatoren zijn nog niet voor alle processen voorhanden. Toch heeft de inspectie ervoor gekozen de vormgeving van de activiteiten alvast zo in te richten dat zichtbaar wordt hoe en waarop de inspectie wil gaan sturen.

Voor zover beschikbaar zijn de normen en nalevingpercentages opgenomen die momenteel bekend zijn. De komende jaren worden die verder aangevuld en verbeterd.

Gebleken is dat de vastgestelde veiligheidsnormen voor het spoor sturend werken voor zowel de sector als de inspectie. Daarom komt de inspectie in overleg met de beleidsdirectoraten van het ministerie van Infrastructuur en Milieu ook voor de overige domeinen met normen, die uiteindelijk door de minister en staatssecretaris worden vastgesteld. De eerste stappen zijn daartoe gezet.

De inspectie zet een deel van haar capaciteit (in de rol van expert) in om het beleid en de (internationale) regelgeving voor te bereiden. Zo beschikt de inspectie over specifieke deskundigheid en kennis op het gebied van de dagelijkse praktijk die noodzakelijk zijn voor beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie. De inspectie heeft met de ministeries concrete afspraken gemaakt over de inzet van deze capaciteit.

Binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu is de inspecteur-generaal(IG) portefeuillehouder voor Caribisch Nederland. De IG is vanuit die rol belast met de departementale afstemming binnen I&M van de werkzaamheden in de gehele keten beleid-uitvoering-toezicht.

In hoofdstuk 12 is een overzicht opgenomen van inzet van I&M in Caribisch Nederland.



## 4. risicovolle bedrijven



## risicovolle bedrijven in vogelvlucht

nucleaire bedrijven	7	kernenergiewet, elektriciteitsproductie, onderzoek, afval
transporteurs nucleair materiaal	5	vier vervoerders en één transporteur. Betreft splijtstoffen, nucleair afval
gebruikers radioactieve bronnen	750	ziekenhuizen, industrie, onderzoeksinstituten
ministerie van Defensie	1	circa 150 inrichtingen die onder bevoegd gezag van het ministerie van Defensie vallen inclusief enkele andere inrichtingen
buisleidingexploitanten	45	buisleidingen met hoge druk gas (> 16 bar), aardolieproducten en gevaarlijke stoffen
bedrijven die werken met genetisch gemodificeerde organismen	250	onderwijs-, onderzoeks- en productie- instellingen en overige bedrijven
security kunstmest en chemiebedrijven	940	betreft beveiligingsmaatregelen bij 40 chemische bedrijven en 900 kunstmestopslagen
provincies	12	
gemeenten	418	
bedrijven en branches	> 8.000	

Het toezicht richt zich op bedrijven en organisaties die verantwoordelijk zijn voor risicobronnen met betrekking tot (externe) veiligheid, zoals geformuleerd in de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en andere milieu- en veiligheidsregelgeving.

- *nucleair en straling*

De inspectie oefent toezicht uit op de nucleaire installaties en op alle andere branches waarin radioactieve stoffen en ioniserende straling worden toegepast.

- *veiligheid mens en omgeving*

De inspectie houdt toezicht op inrichtingen van het ministerie van Defensie en enkele andere inrichtingen op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht, de Wet milieubeheer en de vergunningen die daaraan verbonden zijn. Daarnaast houdt zij toezicht op de externe veiligheid rondom buisleidingen en de veiligheid rondom genetisch gemodificeerde organismen.

- *ationale en Europese verplichtingen*

De inspectie ziet toe op toepassing van normen en wettelijke regels op bedrijven die rijksdoelen op het gebied van luchtmissies, energie, klimaat en externe veiligheid moeten realiseren. Het gaat om ruim 8.000 bedrijven, waaronder raffinaderijen, de chemische industrie, elektriciteitsproducenten, afvalverbrandingsinstallaties, LPG-tankstations, ammoniakkoelinstallaties en emitterende bedrijven inclusief intensieve veehouderijen.

## nucleair en straling

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
KEW(kern-energiewet)	exploitanten van nucleaire installaties moeten aantoonbaar permanent werken aan de verbetering van de nucleaire veiligheid	>90
KEW	alle bezit van en handelingen met nucleaire stoffen zijn vergunningplichtig	70-80
KEW	(besmetting met) radioactiviteit meten en melden	70-80
security	radioactief materiaal beveiligen en ontvreemding van radioactief materiaal en kennis daarvan voorkomen; voorkomen van ongewenste beïnvloeding nucleaire installaties	>90

Bij de beoordeling van gevaarlijke locaties gaat de wetgever uit van een basisnorm: het risico om aan een ongeluk met een gevaarlijke stof te overlijden mag voor omwonenden niet hoger zijn dan 1 op een miljoen. Daarnaast bestaat er ook een norm voor het groepsrisico. Het groepsrisico vormt het uitgangspunt voor toezicht bij nucleaire inrichtingen.

### vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen voor nucleaire inrichtingen. Dat doet de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie. De inspectie levert daar op verzoek kennis voor aan vanuit de Kernfysische Dienst.

### handhaving

#### *dienstverlening*

De Eenheid Planning en Advies nucleair (EPA-n) vormt een adviesnetwerk op het gebied van nucleaire en radiologische incidenten. Dit netwerk adviseert op alle niveaus, ondersteunt bij het opstellen van rampenbestrijdingsplannen en organiseert voorlichtingsbijeenkomsten.



toezicht

<b>toezicht nucleair en straling</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
objectinspecties					
• veiligheid en beveiliging nucleaire installaties en gelieerde bedrijven (incl. systeemcontroles)	150	150	150	150	150
• pro-actieve controles bij ziekenhuizen, schrootbedrijven, mobiele installaties en overige bedrijfstakken	40	40	40	40	40
• analyse van nucleaire incidenten en ongevallen (Nederland en buitenland)	2	2	2	2	2
objectinspecties					
• transporten nucleair materiaal	5	5	5	5	5

Toezicht door de Kernfysische Dienst van de inspectie op nucleaire installaties bestaat uit actieve inspecties op locatie, een beoordeling vooraf van veiligheidsrelevante wijzigingen en ervoor zorgen dat organisaties in de sector leren van incidenten die zich in binnen- en buitenland hebben voorgedaan. Tot het toezicht behoren ook begeleiding van internationale veiligheidsmissies vanuit het Internationaal Atoom en Energie Agentschap. Daarnaast krijgt de beveiliging tegen sabotage en diefstal bij bedrijven, installaties en transporten nadrukkelijk de aandacht van de inspectie.

De inspectie gaat de komende tijd verscherpt handhaven bij de OLP-Petten om er voor te zorgen dat de beveiliging een aanvullende verdiepings- en verbredingsslag gaat doormaken.

De inspectie richt het toezicht op gebruikers van radioactieve bronnen op correct en geautoriseerd gebruik van die bronnen en op een verantwoorde afvoer daarvan.

*opsporing*

Indien noodzakelijk, zoals in het geval van ernstige overtreding of fraude, gaat de inspectie over tot opsporing.

## incidentafhandeling en onderzoek

<b>incidentafhandeling en onderzoek nucleair en straling</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
voorbereiden en uitvoeren ongevaloefeningen (NPK)	2	2	2	2	2
afhandeling meldingen van onverwachte radioactieve materialen en bronnen	700	700	700	700	700
afhandeling aanmelding transporten nucleair materiaal	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800

De alarmorganisatie van het nationaal plan kernongevallen (NPK) is een dienst die geoefend wordt waarbij de nucleaire bedrijven binnen Nederland een goedwerkende en geoefende alarmorganisatie moeten hebben. De afdeling Crisismanagement van de inspectie is verantwoordelijk voor de uitvoering en het beheer hiervan.

Bij schrootbedrijven, douane, particulieren en bedrijven, en in het veld kunnen radioactieve bronnen worden aangetroffen. Deze meldingen worden afgehandeld en in een aantal gevallen opgevolgd door inspecties.

## samenwerking

	2012	2013	2014	2015	2016
gezamenlijke inspecties nucleair met I-SZW	6	6	6	6	6
non-proliferatie inspecties van IAEA en Euratom	40	30	30	20	20

De inspectie werkt met name bij het Nationaal Plan Kernongevallen samen met het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM). In verschillende stralingsdomeinen werkt de inspectie samen met andere inspectiediensten, zoals de NVWA, het SodM, de Douane en de I-SZW.

Internationaal werkt de inspectie op het gebied van non-proliferatie, Euratom-inspecties en ongevallen en incidenten in nucleaire installaties samen met onder andere Euratom en het IAEA. Wat betreft het toezicht op de nucleaire veiligheid werkt de inspectie samen met de Western European Nuclear Regulators Association (WENRA).

## veiligheid, mens en omgeving

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
defensie	eisen voor onder andere milieu, bouw, sloop, brandveiligheid en flora/fauna uit de Wm en Wabo (incl. vergunning).	70-80
buisleidingen	risicomanagementsysteem in werking	70-80
genetisch gemodificeerde organismen	vergunningplichtige werkzaamheden interne controle door een veiligheidsfunctionaris; alleen EU-toegelaten producten op de markt brengen	>90
security	beveiliging chemie, olie en petrochemie (COPC) en kunstmestbranche tegen ontvreemding, sabotage, terrorisme	70-80

De toezichtstaak die de inspectie op grond van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht heeft op het ministerie van Defensie en op enkele overige inrichtingen heeft betrekking op rechtstreeks werkende eisen en vergunningseisen per inrichting. Er is een groot scala aan wet- en regelgeving van toepassing. De buisleidingexploitanten en de inspectie zetten het toezicht momenteel samen op, mede vanwege het recent van kracht worden van het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) en de bijzondere aandacht daarin voor de zorgsystemen.

Toezicht op de naleving van het Besluit genetisch gemodificeerde organismen richt zich op markttoelating en het gebruik van genetisch gemodificeerde organismen.

Op het gebied van beveiliging (security) heeft de inspectie afspraken gemaakt met de kunstmestbranche en de chemische industrie. Deze afspraken zijn vastgelegd in twee convenanten (kunstmest, olie/(petro)chemie) en incidenteel ook in regelgeving, waarbij de inspectie voor het toezicht is aangewezen op het nakomen van de afspraken door de convenantpartijen.

### vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen. De minister van Infrastructuur en Milieu verleent vergunningen voor defensie-inrichtingen, voor enkele andere inrichtingen en voor genetisch gemodificeerde organismen. De inspectie levert op verzoek kennis aan.

## handhaving

### dienstverlening

dienstverlening veiligheid mens en omgeving	2012	2013	2014	2015	2016
advisering vergunningverlening Wabo, Defensie en bijzondere inrichtingen	28	20	15	10	10

Om de handhaafbaarheid en de uitvoerbaarheid van vergunningen te verbeteren, levert de inspectie vooral bij de Wabo-vergunningen kennis aan de vergunningverlenende directie van het ministerie.

### toezicht

toezicht veiligheid, mens en omgeving	2012	2013	2014	2015	2016
convenanten*	1	1	1	1	1
buisleidingtoezicht (sanering/registratiebesluit)	35	35	10	0	0
<b>objectinspecties</b>					
• defensie: bouw en milieu	720	500	400	300	200
• overige inrichtingen	65	50	45	40	40
• buisleidingen (methodiekontwikkeling)	3	1	0	0	1
• security (olie/chemie)	42	40	40	40	40
<b>audits</b>					
• defensie	15	20	20	25	25
• buisleidingen	45	35	32	25	25
• security (monitoring)	30	30	30	30	30
• genetisch gemodificeerde organismen	70	70	70	70	70

\* totaal aantal convenanten aan het eind van het jaar

Met het ministerie van Defensie sluit de inspectie een convenant af waarin samenwerkingsafspraken worden vastgelegd. Voor het defensietoezicht sluit de inspectie aan bij de compliancemanagement-systemen die Defensie heeft ingevoerd.

De inspectie voert gerichte steekproeven/controles uit op Wabo-aspecten die volgens risicoanalyses een hoge prioriteit hebben. Enerzijds is daarbij sprake van een inhaalslag doordat het bevoegd gezag voor de Wabo van gemeenten is overgegaan op het rijk, anderzijds zal het aantal objectinspecties in de loop der jaren afnemen doordat de inspectie kiest voor een meer systeemgerichte toezichtaanpak. Het toezicht (Wabo-breed) op inrichtingen die niet tot Defensie behoren, vindt op klassiek bestuursrechtelijke wijze plaats. Een aan het toezicht op Defensie verwante inspectietaak is de jaarlijkse controle van de geluidscontour van de net over de grens met Duitsland gelegen militaire vliegbasis in Geilenkirchen. De inspectie beoordeelt of de contour overeenkomt met het aan Nederlandse zijde gelegen belemmeringengebied.

De audits zijn zowel audits *on desk* (beoordeling van de gedocumenteerde systemen en de daarvoor voorgeschreven processen) als audits *on site* (feitelijke beoordeling door bezoeken ter plaatse).

Buisleidingexploitanten moeten niet alleen ongewenste situaties op het gebied van externe veiligheid voorkomen dan wel oplossen, zij hebben ook de verplichting om te beschikken over veiligheidssystemen en die te onderhouden.

Bij het toezicht op de markttoelating van genetisch gemodificeerde organismen gaat het vooral om handhaving van voorwaarden die gelden voor het toelaten van producten en voor het weren van niet-toegelaten producten. Voor het toezicht op ingeperkt gebruik van veldproeven en klinische toepassingen handhaaft de inspectie het bereikte nalevingsniveau en verbetert zij dat waar mogelijk.

Security-inspecties hebben tot doel te controleren of en zo nodig te bevorderen dat de beveiliging tegen sabotage van en tegen terroristische aanslagen op de sectoren (petro)chemie en kunstmest zich op het gewenste niveau bevindt. De inspectie ziet erop toe dat ondertoezichtstaanden de afspraken uit convenanten nakomen. Voor kunstmest, een belangrijk bestanddeel van explosieven, zijn overigens ook beveiligingseisen in de wetgeving geformuleerd, zodat ook in de kunstmestsector bestuursrechtelijk optreden mogelijk is om het gewenste beveiligingsniveau af te dwingen.

#### *opsporing*

Indien noodzakelijk, zoals in het geval van ernstige overtreding of fraude, zal de inspectie overgaan tot opsporing.

## incidentafhandeling en onderzoek

incidentenonderzoek buisleidingen	2012	2013	2014	2015	2016
aantal onderzoeken	5	5	4	3	3

Bij het toezicht op buisleidingexploitanten kan het voorkomen dat naar aanleiding van een ongewoon voorval een (middelgroot of groot) incidentenonderzoek noodzakelijk is.

Bij incidenten met genetisch gemodificeerde organismen begeleidt de inspectie actief de afwikkeling van zulke incidenten door de sector.

## samenwerking

Bij het toezicht op Defensie werkt de inspectie samen met de Koninklijke Marechaussee en het Openbaar Ministerie.

Bij het toezicht op buisleidingexploitanten werkt de inspectie internationaal samen met buitenlandse inspecties, vooral in Europees verband, bijvoorbeeld in het geval van incidenten en vernieuwende technische ontwikkelingen. Binnen Nederland werkt de inspectie bij de uitvoering van het toezicht intensief samen met het Staatstoezicht op de Mijnen (SodM). Samen met het SodM, de I-SZW en de provincies werkt de inspectie aan een concernbenadering voor de Gasunie.

Voor het toezichtveld genetisch gemodificeerde organismen vindt internationaal kennisuitwisseling en afstemming met (Europese) handhavingpartners plaats op het gebied van bioveiligheid.

## nationale en Europese verplichtingen

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidige % naleving
TOP700	best beschikbare techniek (BBT) voor emissies, energie en externe veiligheid in omgevingsvergunning	80-90
Wm/Wabo	adequate uitvoering vergunningverlening, toezicht en handhaving	80-90

De inspectie beoordeelt in hoeverre ondertoezichtstaanden (inter)nationale milieuregels adequaat implementeren en naleven en hoe het is gesteld met de kwaliteit van de uitvoering.

IPPC Europese minimumstandaard per bedrijfstak voor emissiebeperkende processen dan wel maatregelen. Deze maatregelen en technieken zijn uitgewerkt in Referentiedocumenten voor Best Bestaande technieken (BREF's).

IED De Industrial Emission Directive: integratie van de IPPC en huidige richtlijnen voor onder meer grote stookinstallaties en afvalverbranding; deze nieuwe richtlijn is op 6 januari 2011 in werking getreden. Lidstaten hebben twee jaar de tijd om de nationale wetgeving erop aan te passen.

E-PRTR Europese verordening voor emissieregistratie.

Seveso Richtlijn voor bedrijven op het gebied van Externe Veiligheid

Europese regels worden veelal vertaald in nationale regelgeving en daarmee uiteindelijk in omgevingsvergunningen (Wabo) aan bedrijven.

### vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen. Die taak is voorbehouden aan andere overheden.

### handhaving

#### *dienstverlening*

dienstverlening nationale en Europese verplichtingen	2012	2013	2014	2015	2016
vraagafhandeling en behandeling klachten	60	60	60	60	60

De inspectie doet niet alleen aan directe informatievoorziening, vraagafhandeling en behandeling van klachten, maar stelt ook inspectiekaders ter beschikking aan het bevoegd gezag, waardoor dat zelf beter in staat is om tot de juiste interpretatie en toepassing van (nieuwe Europese) wet- en regelgeving te komen. In 2012 zal de inspectie een kader ontwikkelen voor systeemgericht toezicht in relatie tot de Wabo-vergunning en voor specifieke interventiestrategieën voor relevante doelgroepen en/of thema's, bijvoorbeeld op het gebied van CO<sub>2</sub>-afvang.

toezicht

<b>toezicht nationale en Europese verplichtingen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
wettelijke toetsing Wabo-vergunningverlening belangrijke bedrijven	200	150	150	150	150
afsluiten convenanten met overheden/RUD's *	0	3	6	9	12
administratiecontroles (thematisch)	335	335	335	335	335
objectinspecties bij provincies/uitvoeringsdiensten	12	12	4	4	4
toezicht naleving convenanten	0	3	6	9	12

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

De inspectie toetst of het bevoegd gezag Wabo-vergunningen verleent aan bedrijven, die voldoen aan Europese en nationale milieu-eisen.

Om te zien of bedrijven de wet- en regelgeving naleven en de beoogde Europese en nationale eisen behalen, voert de inspectie thematische inspecties en trendanalyses uit. Deze zijn bijvoorbeeld gericht op risico's en naleeftekorten op het gebied van luchtemissies, externe veiligheid, energie-efficiency en de inzet van certificerende instellingen.

*opsporing*

Indien noodzakelijk, zoals in het geval van ernstige overtreding of fraude, zal de inspectie overgaan tot opsporing.

## incidentafhandeling en onderzoek

<b>incidentafhandeling en onderzoek nationale en Europese verplichtingen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
aantal onderzoeken ongewone voorvallen	5	5	5	5	5

De inspectie heeft een afgeleide rol in onderzoeken naar ongewone voorvallen. De verantwoordelijkheid voor dergelijke onderzoeken ligt primair bij het bevoegd gezag van andere overheden. Dat moet ongewone voorvallen melden aan de inspectie, die aanvullend onderzoek kan uitvoeren. Veelal vindt daarbij een feitenonderzoek plaats om de oorzaak en de omstandigheden te achterhalen. De bevindingen kunnen leiden tot (risicogestuurde) thematische toezichtacties of de inspectie betreft deze bij de verbetering van de toezichtstaken.

## samenwerking

Voor toezicht op nationale en Europese verplichtingen werkt de inspectie samen met andere inspectie-diensten, zoals de I-SZW, het SOdM en regionale partners (gemeenten, provincies, veiligheidsregio's). De partijen werken samen vanuit de eenloketgedachte, zoals bedoeld in de landelijke aanpak Risico-beheersing bedrijven (LAT-Rb). De inspectie werkt ook aan verbetering en versterking van het (inter)nationale toezichtstelsel door deel te nemen aan (inter)nationale werkgroepen en toezichtprojecten binnen het European Union network for the Implementation and Enforcement of Environmental Law (IMPEL). In 2012 voert de inspectie een Europees toezichtproject uit op het gebied van externe veiligheid.



# 5. risicovolle stoffen en producten





## risicovolle stoffen en producten in vogelvlucht

### afval

productie in Nederland	60 tot 70 miljoen ton per jaar	40% bouw- en sloopafval 27% industrieel afval 15% huishoudelijk afval 18% overig
export/jaar	13 miljoen ton	waarvan 3,1 miljoen ton kennisgevingsplichtig afval
import/jaar	10 miljoen ton	waarvan 1,1 miljoen ton kennisgevingsplichtig afval
doorvoer/jaar	enkele miljoenen ton	waarvan 0,5 miljoen ton kennisgevingsplichtig afval

### milieugevaarlijke stoffen

asbest		
in Nederland verwerkt	7,7 miljoen ton asbesthoudend materiaal	5 miljoen ton in gebouwen en 2,7 miljoen in objecten als schepen, treinen en industriële installaties
aantal wegen met asbesthoudend afval	2.500	
biociden		
aantal producttypen	23	toepassing o.a. insectenbestrijding, desinfectie drinkwater en houtverduurzaming
aantal toegelaten en geregistreerde biocide middelen	1.700	
aantal producten op markt zonder officiële toelating	ca. 900	betreft schatting 2008; nu waarschijnlijk hoger
ozonlaagafbrekende stoffen/F-gassen	omvang verboden gebruik als stof en product ntbp	
brandstoffen	alle brandstoffen voor wegverkeer en zeeschepen; ntbp	betreft o.a. eisen voor kwaliteit, zwavelgehalte en gehalte biobrandstof
REACH	30.000 stoffen moeten worden geregistreerd	

### explosiegevaarlijke stoffen

explosieven voor civiel gebruik	15.000 ton gebruik; 83.000 ton doorvoer Nederland	Nederland is mondiaal distributeur met veel opslag binnen Nederland
vuurwerk	ca.11 miljoen kg per jaar gebruikt	- 1 tot 2 miljoen kg illegaal consumentenvuurwerk - 0,5 miljoen kg professioneel vuurwerk

Het toezicht richt zich op:

- preventie van afval, duurzaam produceren, nuttige toepassing en recycling van afvalstoffen en veilige inzameling en verwerking van (gevaarlijke)afvalstromen. Ondertoezichtstaanden zijn producenten, importeurs, ontdoeners, inzamelaars (inclusief tussenhandelaars), transporteurs, verwerkers en exporteurs van afval;
- gebruikers, producenten en importeurs van milieugevaarlijke stoffen, preparaten en producten en voorwerpen voor professioneel gebruik;
- het voorkomen van misbruik (in verband met security), onjuiste handelingen en gebruik van explosiegevaarlijke stoffen.

In het geval van afvalstoffen, (milieu)gevaarlijke stoffen en explosiegevaarlijke stoffen is sprake van een ketenbenadering. De inspectie neemt voor enkele onderwerpen in dit domein de rol van ketenregisseur op zich. Voor REACH, biociden, en de Wet explosieven civiel gebruik is wettelijk bepaald dat de inspectie deze rol heeft.

## afval

Het toezicht op de naleving richt zich op de gehele keten, van productie tot afval(verwerking). Zowel rijk, provincies, gemeenten als waterschappen hebben toezichttaken op het gebied van afval.

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
EVOA (Europese verordening overbrenging afvalstoffen)	grensoverschrijdend afvaltransport wordt volgens bepaalde procedures uitgevoerd, afhankelijk van de aard, de herkomst, de bestemming en de manier van verwerken van de afvalstoffen	70-80
productbesluiten	producenten en importeurs houden zich aan preventieverplichting verpakkingen en voldoen aan het verbod op de toepassing van gevaarlijke stoffen in verpakkingen en elektrische apparaten; producenten en importeurs van elektr(on)ische apparatuur zetten een inname- en verwerkingsstructuur op, zowel voor producten die in het afvalstadium belanden als voor de verpakkingen van de producten; vervoerders, inzamelaars, handelaren, verwerkers moeten aantoonbaar vakbekwaam, betrouwbaar en kredietwaardig zijn (registratieplicht VIHB-lijst) om bepaalde specifieke afvalstoffen te mogen inzamelen (vergunningplicht); een bepaald percentage hergebruik en nuttige toepassing wordt gerealiseerd.	70-80
Ecodesign- richtlijn	productgroepen (bijv. tv's) voldoen aan ontwerpcriteria	70-80

### vergunningverlening

In het afvalwerkveld verleent de inspectie geen vergunningen. De provincies verlenen in de meeste gevallen vergunningen aan de afvalbedrijven. Agentschap NL verleent vergunningen voor de in-, uit- en doorvoer van afvaltransporten en voor de inzameling van chemisch afval, afgewerkte olie en scheepsafvalstoffen.

### handhaving

#### dienstverlening

dienstverlening afval	2012	2013	2014	2015	2016
vraagafhandeling	4.650	4.650	4.650	4.650	4.650
afhandeling burgerbrieven*	6	6	6	6	6

\* norm behandeling burgerbrieven:beantwoording binnen 6 weken

De vraagafhandeling en de afhandeling van meldingen betreft vooral vragen over de EVOA uit het veld en meldingen van de douane naar aanleiding van containercontroles.

De inspectie investeert in kennisoverdracht aan en instructie en opleiding van de handhavingpartners. Een voorbeeld is handhaving van de EVOA, die alleen intensief en effectief kan plaatsvinden als politie en douane de EVOA in hun activiteiten betrekken. Op die manier kunnen de handhavingpartners de reguliere zaken afhandelen en kan de inspectie zich richten op complexe zaken en bestuursrechtelijke vervolgcacties.

De inspectie ontwikkelt met de handhavingpartners methodieken voor de uitvoering van een uniforme handhavingsaanpak, bijvoorbeeld voor de inzameling van afvalstoffen van zeeschepen. Daarnaast geeft de inspectie voorlichting aan ondertoezichtstaanden, onder andere over de Ecodesignrichtlijn en de export van elektronica-afval.

toezicht

toezicht afval	2012	2013	2014	2015	2016
objectinspecties					
• containercontroles afvalexport haven	300	300	300	300	300
• transportcontroles (meestal samen met de politie)	700	700	700	700	700
• controles binnenlandse afvalontdoening en productkwaliteit (elektronische producten, zware metalen)	675	675	675	675	675
administratiecontroles	320	320	320	320	320
audits	20	20	20	20	20

De inspectie voert objectinspecties uit om inzicht te krijgen in de naleving van de Ecodesignrichtlijn, die is bedoeld om het energieverbruik van elektrische apparaten te beperken. Voor de productgroepen waarvoor normen van kracht zijn (computers, tv's), voert de inspectie controlemetingen uit. De resultaten van de metingen zijn aanleiding om afspraken te maken met instanties aan het begin van de keten om te bereiken dat producten uit bijvoorbeeld China al gecontroleerd worden voordat export plaatsvindt.

In het kader van EVOA voert de inspectie jaarlijks samen met de handhavingpartners controles uit op illegale transporten over de grens. De inspectie behandelt ook de terugzending van illegale afvaltransporten die in Nederland terechtkomen (ca. 45 per jaar).

Administratiecontroles vinden plaats bij potentieel risicovolle bedrijven. De inspectie past integraal toezicht toe op de afval- en EVOA-wetgeving.

De inspectie voert administratiecontroles ook uit om inzicht te krijgen in de manier waarop de hergebruikdoelstellingen van onder andere kunststofverpakkingsafval en elektronica-afval worden behaald. De inspectie voert niet alleen administratieve controles van rapportages van bedrijven uit, maar beoordeelt ook hoe bedrijven afval in de praktijk inzamelen en hergebruiken.

De inspectie voert audits uit bij producenten en importeurs van verpakkingen om een beeld te krijgen hoe bedrijven invulling geven aan de wettelijke eis om het gewicht van verpakkingsproducten te verminderen.

Elektronica-afval, kunststofafval en kwikafval zijn voorbeelden van prioritaire afvalstoffen. Een andere prioritaire afvalstof is bunkerolie. Nederland staat in de top drie van grootste bunkerhavens ter wereld. Het risico bestaat dat gevaarlijke afvalstoffen worden gemengd met stookolie voor zeeschepen.

## opsporing

opsporing afval	2012	2013	2014	2015	2016
signalen	30	30	30	30	30
informatieproducten	17	17	17	17	17
processen-verbaal	2	2	2	2	2

Belangrijke bepalingen in de afvalregelgeving zijn strafbaar gesteld in de Wet op de economische delicten. De opsporingsdienst van de inspectie (IOD) en de politie voeren opsporingsonderzoeken uit naar delicten en illegale handelingen met afvalstoffen.

## incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling afval	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling meldingen	500	500	500	500	500

De inspectie beoordeelt de meldingen (m.n. van Douane) en verricht zonodig aanvullend onderzoek.

## samenwerking

De inspectie werkt samen met handhavingspartners op nationaal en op internationaal niveau. Samenwerking is noodzakelijk om de effectiviteit en de efficiëntie van het ketentoezicht te verhogen.

Voor de EVOA werkt de inspectie sinds enkele jaren samen met verschillende Europese en niet-Europese landen (waaronder China) en participeert zij in het IMPEL-TFS-netwerk.

gezamenlijk inspectieprogramma EVOA met handhavingspartners 2012	administratie- controles	object- inspecties
ILT		135
Douane/Belastingdienst		1.000*
politie		3.500
totaal		1.200
	135	5.700

\* de objectinspecties zijn inspecties op de weg (700) en in de haven (300)

De samenwerking tussen de inspectie en de Douane, het Korps Landelijke Politiediensten en twee regionale politieregio's is vastgelegd in bilaterale samenwerkingsovereenkomsten. Met andere politieregio's, de Koninklijke Marechaussee en andere landen en bestuurslagen werkt de inspectie zonder overeenkomsten samen.

EVOA, en dan in het bijzonder de inzameling van elektronica-afval, is één van de meerjarige prioriteiten van het Landelijk Overleg Milieuhandhaving (LOM). Het LOM heeft een analyse van dit domein gemaakt, stelt een strategie op en deelt werkwijzen, ervaringen en knelpunten.

Voor het internationale deel van het EVOA-werk van de inspectie valt niet in aantallen controles uit te drukken. Het gaat om samenwerking, informatie-uitwisseling, ondersteuning en scholing.

## (milieu) gevaarlijke stoffen

Het toezicht op de naleving is verdeeld over rijk, provincie, waterschappen en gemeenten en richt zich op de gehele keten van stoffen en producten. Het gaat hier om alle handelingen met stoffen en producten die gevaarlijk zijn vanuit het oogpunt van veiligheid, gezondheid en milieu (productie, verwijdering, transport, opslag, gebruik en stort).

De wet- en regelgeving rondom (milieu)gevaarlijke stoffen is divers en kent uiteenlopende (groepen) ondertoezichtstaanden. Soms is sprake van zelfregulering van de branche via certificeringinstellingen.

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
asbest	vóór asbestverwijdering uit wegen of objecten voert een gecertificeerd bedrijf een asbestinventarisatie uit een gecertificeerd bedrijf verwijderd de asbest (risicoklasse 2 en 3); asbestwegen worden gemeld en in vastgestelde gebieden gesaneerd	<70
biociden	een biocide mag alleen op de markt worden gebracht, voorhanden zijn of worden gebruikt als deze is toegelaten en geregistreerd; een biocide wordt conform de gebruiksvoorschriften toegepast; alleen vakbekwame personen mogen bepaalde biociden ontvangen, voorhanden hebben of toepassen	<70
REACH	van elke stof die op de markt wordt gebracht, registreert de producent/importeur de gevaarlijke eigenschappen en maakt hij die bekend aan afnemers van die stof; voor handelingen met stoffen met zeer ernstige effecten voor mens en milieu is een autorisatie nodig; stoffen met een autorisatie of restrictie moeten conform deze voorwaarde worden toegepast	<70
ozonlaag afbrekende stoffen/F- gassen	verbod om producten/apparatuur met broeikasgassen op de markt te brengen; lekverliezen koelinstallaties voorkomen en controle en onderhoud volgens voorschriften	80-90
brandstoffen	brandstoffen voor transportdoeleinden voldoen aan bepaalde eisen op het gebied van samenstelling en kwaliteit	80-90

Het aantal te registreren chemische stoffen dat in Europa wordt gebruikt bedraagt ca. 30.000 en het gebruik en de productie van (nieuwe) stoffen nemen sterk toe.

Van veel stoffen is nog weinig bekend over de risico's voor mens en milieu.

De risico's van asbest voor de mens zijn bekend. Toch bereiken de inspectie nog veel signalen over ondertoezichtstaanden die niet volgens de regels met asbest omgaan, bijvoorbeeld tijdens het slopen van gebouwen.

### vergunningverlening

In het werkveld milieugevaarlijke stoffen verleent de inspectie geen vergunningen. In veel gevallen is sprake van Europese regelgeving met een directe werking.

## handhaving

### *dienstverlening*

<b>dienstverlening milieugevaarlijke stoffen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
afhandeling burgerbrieven *	5	5	5	5	5

\*norm behandeling burgerbrieven:beantwoording binnen 6 weken

### *toezicht*

<b>toezicht milieugevaarlijke stoffen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
objectinspecties	275	300	300	275	275
administratiecontroles	545	570	570	545	545
audits	5	5	5	5	5
follow up-meldingen	50	55	55	50	50

Voor REACH en biociden zal de inspectie haar rol in de keten uitbouwen om de bovenlokale en boven-regionale problematiek te coördineren. De inspectie volgt een aanpak waarin zij zich de komende jaren meer zal inspinnen om naleving te bevorderen, om daarna geleidelijk af te bouwen naar een beheersniveau.

Wat betreft de asbest zal de inspectie zich de komende jaren richten op het in kaart brengen van de risico's in de keten en de kwaliteit van de uitvoering door de diverse betrokkenen. De inspectie richt zich minder intensief op asbestwegen omdat de sanering van wegen die binnen de saneringsregeling vallen wordt afgerond. De inspectie blijft onverminderd aandacht houden voor meldingen van asbestwegen die buiten de regeling vallen.

Toezicht op de naleving van REACH- en biocidenregelgeving vindt vaak plaats door middel van gerichte inspecties bij ondertoezichtstaanden. Er is in toenemende mate sprake van (grensoverschrijdende) internethandel van biociden.

De inspectie voert audits uit om te kijken hoe een branche omgaat met regels voor bijvoorbeeld biociden. Het zo verkregen beeld kan zij gebruiken om de brancheorganisatie aan te spreken, maar ook om tot een gerichte keuze van te inspecteren bedrijven te komen.

Objectinspecties om het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen te controleren, voert de inspectie uit door monsters bij bunkerleveranciers te nemen en die te analyseren.

### *opsporing*

Gezien de fase waarin het toezicht op milieugevaarlijke stoffen zich bevindt, zijn er nog geen activiteiten op het gebied van opsporing. Indien noodzakelijk, zoals in het geval van ernstige overtreding of fraude, zal de inspectie overgaan tot opsporing.

## incidentaafhandeling en onderzoek

incidentaafhandeling en onderzoek	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling meldingen	185	200	200	185	185

Meldingen over Biociden en REACH worden geïnventariseerd, geanalyseerd en behandeld; hiermee worden zaken aangepakt en wordt tevens de informatiepositie van de keten verder versterkt.

## samenwerking

De inspectie werkt bij het toezicht en de handhaving samen in regionale, nationale en internationale netwerken.

Wat betreft REACH investeert de inspectie in samenwerking op nationaal niveau met onder andere de I-SZW en de Nieuwe Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). De inspectie werkt bij biociden mee aan verbetering van het stelsel van vakbekwaamheid en exameninstellingen.

Op het gebied van biociden en REACH werkt de inspectie internationaal samen, onder meer doordat zij deelneemt aan het Europees REACH-forum.

gezamenlijk inspectieprogramma risicovolle stoffen en producten met handhavingpartners 2012	REACH / EU-GHS	biociden
	administratiecontroles	administratiecontroles
ILT	160	400
NVWA	80	250
I-SZW	120	50
waterschappen		50
politie		50
SodM		15
Douane/Belastingdienst*	850	

\* het betreft voornamelijk digitale inspecties: 750 controles Sagitta-invoer en 100 controles van koeriers.

De inspectie werkt bij de handhaving van REACH, EU-GHS (Globally Harmonised System) en biocidenregelgeving samen met de I-SZW, de NVWA, het SodM, de Douane, de politie en de waterschappen.

De inspectie, de I-SZW en de NVWA hebben in een samenwerkingsovereenkomst afgesproken jaarlijks een gezamenlijk handhavingprogramma REACH en EU-GHS op te stellen en een gezamenlijke handhaving- en sanctiestrategie te volgen. Het streven is gezamenlijk toe te zien op de gehele stoffenketen, waarbij iedere partij zijn eigen doelgroep inspecteert:

- ILT: producenten, importeurs en handelaren van stoffen en preparaten voor professioneel gebruik;
- NVWA: producenten, importeurs en handelaren van preparaten en van voorwerpen voor consumenten;
- I-SZW: industriële en professionele gebruikers.



De douane levert informatie over importen aan de inspectie en de NVWA controleert op de import van cadmium in producten. De douane is tevens actief op het gebied van de PIC-Verordening en het exportverbod voor kwik en kwikverbindingen. SodM controleert REACH en EU-GHS-mijnondernemingen.

Het toezicht op biociden richt zich op industriële toepassingen. De inspectie levert door haar opgemaakte bestuurlijke boeterapporten voor verdere afhandeling aan bij het boetebureau van de NVWA die gemandateerd is tot het opleggen van boetes.

Op initiatief van de NVWA en de inspectie wordt jaarlijks een handhavingsplan Wgb (Wet gewasbeschermingsmiddelen) en biociden opgesteld dat is gebaseerd op het meerjarig handhavingsprogramma en de jaarplannen van de deelnemende partners. De partners handhaven ieder in hun eigen domein:

- ILT: industrie, vakbekwame dierplaagbestrijding e.a.;
- NVWA: agrariërs, veesector, visserij en consumentenartikelen;
- I-SZW: metaalsector;
- Inspectie Gezondheidszorg (via NVWA): gezondheidszorg;
- waterschappen: watergerelateerd gebruik van biociden.

## explosiegevaarlijke stoffen

### de veiligheidsnormen

regelgeving	verplichting	huidig % naleving
vuurwerk	consumenten- en professioneel vuurwerk voldoet aan de eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking; toepassing bij evenementen is vergunningplichtig	70-80
wet explosieven voor civiel gebruik	explosieven voor civiel gebruik voldoen aan eisen op het gebied van productveiligheid, etikettering en verpakking; het is verboden om zonder erkenning vuurwerk te vervaardigen, te gebruiken, op te slaan, over te brengen en te verhandelen	70-80

De risico's bij explosieven voor civiel gebruik liggen enerzijds in de productveiligheid en ondeskundig gebruik en anderzijds bij misbruik (security).

### vergunningverlening

In het werkveld explosiegevaarlijke stoffen verleent de inspectie geen vergunningen. Wel is toestemming van de minister van I&M nodig voor het transport van civiele explosieven uit en naar het buitenland. Voor de productie, het in de handel brengen, de opslag en het gebruik van vuurwerk heeft een ondertoezichtstaande erkenningen of vergunningen nodig van de korpschef van de politie of van de gemeente.

De minister van I&M verleent een toepassingsvergunning voor vuurwerk aan buitenlandse gebruikers. De provincie is de vergunningverlener voor overige gebruikers.

## handhaving

### *dienstverlening*

<b>dienstverlening explosie gevaarlijke stoffen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
afhandeling burgerbrieven*	6	10	10	10	10

\* norm behandeling burgerbrieven:beantwoording binnen 6 weken.

### *toezicht*

<b>toezicht explosiegevaarlijke stoffen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
objectinspecties	380	480	530	530	430
administratiecontroles	100	150	170	170	120
audits	3	3	3	3	3

De afgelopen jaren is duidelijk geworden dat ondertoezichtstaanden in een aantal sectoren niet volgens de regels met explosieven omgaan. In veel gevallen was onbekendheid met de regels de oorzaak. Illegale vuurwerkhandel krijgt meer prioriteit van de inspectie; per jaar komt naar schatting 1 tot 2 miljoen kilogram verboden consumentenvuurwerk Nederland binnen.

De komende jaren geeft de inspectie voorrang aan de opsporing en het aanpakken van de illegale handel in zwaar, foutief geclassificeerd vuurwerk, dat het meest gevaarlijk is. De inspectie vervult de ketenregierol. Het doel is niet alleen illegaal vuurwerk terug te dringen, maar ook de veiligheid van consumentenvuurwerk te vergroten. In 2009 was 26% van het onderzochte consumentenvuurwerk niet veilig. Het streven voor de komende jaren is dit percentage terug te brengen tot 10%.

De afgelopen jaren heeft de inspectie veel voorlichting over explosieven voor civiel gebruik gegeven aan de sector en de verantwoordelijke overheidspartijen, omdat het onderwerp bij die partijen nog maar weinig bekend was. De komende jaren zijn erop gericht de naleving in de meest risicovolle branches door middel van toezicht te verbeteren.

Verder zal de inspectie vanuit haar ketenregierol het accent leggen op verbreding van het toezichtpotentieel door andere handhavingspartners in de keten een prominenter toezichtrol te geven. De in de tabel hierboven vermelde toename van het aantal objectinspecties en administratiecontroles in de komende jaren hangt samen met de intensivering van het toezicht op explosieven voor civiel gebruik en met de uitbouw van de ketenregietaak voor vuurwerk en civiele explosieven.

## opsporing

opsporing explosiegevaarlijke stoffen	2012	2013	2014	2015	2016
signalen	10	15	15	12	12
informatieproducten	5	7	7	5	5
proces-verbaal	25	30	30	25	25

De IOD van de inspectie voert opsporingsonderzoeken uit naar georganiseerde handel in illegaal vuurwerk. Die leiden mogelijk tot processen-verbaal of informatieproducten. De IOD werkt in dit verband nauw samen met de politie en het Openbaar Ministerie.

## incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling en onderzoek explosiegevaarlijke stoffen	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling meldingen	7.500	10.000	15.000	15.000	15.000

De vele binnenkomende meldingen van allerlei aard over vuurwerk worden geïnventariseerd, geanalyseerd en zo nodig behandeld. Gegeven de toename in prioriteit voor illegale vuurwerkhandel en de ketenregierol die de inspectie vervult bij de aanpak wordt een flinke toename van het aantal meldingen voorzien.

## samenwerking

Bij het toezicht op explosieven voor civiel gebruik werkt de inspectie samen met andere overheidspartners op dit gebied. Het gaat om de douane, de politie, de gemeenten en SodM.

Vanwege de sleutelrol die Nederland vervult in de handel in explosieven, zal de inspectie vanuit haar rol als ketenregisseur meer samenwerking zoeken met internationale handhavingspartners.

Op het gebied van vuurwerk werkt de inspectie intensief samen met politie en douane om het toezicht te intensiveren en de invoer van illegaal vuurwerk tegen te gaan. Daarnaast werkt zij samen met gemeentes, de provincie, de Belastingdienst en internationale partners in de EU en China. De samenwerking met China is primair gericht op beperking van de invoer van foutief geclassificeerd vuurwerk.

# 6. transport gevaarlijke stoffen



## transport gevaarlijke stoffen in vogelvlucht

hoeveelheid over de weg, per binnenschip en spoor (waarvan)	70 à 80 miljoen ton
- over de weg	17%
- per binnenschip	78%
- over het spoor	5%
hoeveelheid natte bulk in de koopvaardij	159 miljoen ton
gelost waarvan	128 miljoen ton
- petroleum (crude oil)	80 miljoen ton
- geladen	22 miljoen ton
- doorvoer	7 miljoen ton
hoeveelheid in de koopvaardij verpakt	5,7 miljoen ton
- gelost	2,1 miljoen ton
- geladen	2,2 miljoen ton
- doorvoer	1,4 miljoen ton
hoeveelheid general cargo luchtvaart	24 Kton
hoeveelheid in postzendingen via luchtvaart	40 Kton

Het toezicht door de inspectie op het transport van gevaarlijke stoffen richt zich op:

- transportondernemingen;
- verladers, verzenders en ontvangers;
- bedrijven die transport voorbereiden en overslagbedrijven;
- erkende instanties (klassenbureaus, TNO etc.).

Belangrijke risico's waarop de inspectie toezicht houdt zijn: classificatie, omhulling en het vervoer zelf (laden en lossen).

## vergunningverlening

vergunningen transport gevaarlijke stoffen	2012	2013	2014	2015	2016
onthefing approvals zeevaart	25	35	25	35	25
samenlading zeevaart	100	100	100	100	100
onthefingen binnenvaart	5	5	5	5	5
onthefingen rail- en wegvervoer	15	15	15	15	15
exemptionsapprovals luchtvaart	20	20	20	20	20
erkenningen luchtvaart	90	90	90	90	90
opleidingsinstellingen luchtvaart	1	1	1	1	1
autorisatie classificatiecode vuurwerk	20	20	20	20	20
% binnen kwaliteitsnorm	90	90	90	90	90

## handhaving

### dienstverlening

<b>vraagafhandeling informatiecentrum transport gevaarlijke stoffen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
telefoon	1300	1300	1300	1300	1300
e-mail/ brief	400	400	400	400	400
% binnen behandelnorm	95	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag

e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

De inspectie verzorgt de beantwoording van vragen die derden (branche en andere overheden) hebben over het vervoer van gevaarlijke stoffen.

### toezicht

<b>toezicht transport gevaarlijke stoffen</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
aantal convenanten*	5	9	12	15	16
aantal domeinspecifieke inspecties:					
• rail- en wegvervoer	4.000	3.800	3.600	3.400	3.200
• luchtvaart	1.940	1.850	1.750	1.650	1.550
• scheepvaart	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
• thema-acties scheepvaart	4	4	4	4	4
• thema-acties luchtvaart	5	5	5	5	5
multimodale inspecties:					
• administratiecontroles	300	300	300	300	300
• monsternamen	400	450	500	550	600
• verpakkingen	100	100	100	100	100
• erkende instanties	7	7	7	7	7
• vuurwerk	400	400	400	400	400
• thema-inspecties	5	5	5	5	5

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

Het aantal thema-acties binnen het rail- en wegvervoer is onderdeel van het totaal aantal vermelde inspecties. Deze inspecties worden in de praktijk ook gecombineerd met reguliere inspecties.

De inspectie verwacht dat het aantal monsternamen in de toekomst door verschillende ontwikkelingen gaat stijgen.

In het overzicht zijn wat betreft het domein scheepvaart niet de inspecties opgenomen die voortvloeien uit piket (ca. 50 per jaar).

De grootste risico's die zich voordoen tijdens het vervoer hebben te maken met:

- geen / foutieve ladingclassificatie;
- onjuiste / niet deugdelijke verpakking, tank, reservoirwagen, tankschip;
- het niet (juist) vastzetten van lading in containers, trailers, vrachtvliegtuigen en op vrachtwagens en spoorwagens;
- verkeerde segregatie
- laad- en loshandelingen bij het vervoer van gevaarlijke stoffen;
- het vervoeren langs niet toegestane routes of door tunnels.

In de koopvaardij houdt de inspectie rekening met meer en complexer toezicht. De toename van afvalstromen en het mengen en behandelen daarvan, de verdere toename van aanlandingen van Liquefied Natural Gas (LNG) en de toename van het aantal stoffen die bedreigend zijn voor het mariene milieu vragen om meer aandacht van de inspectie.

In de binnenvaart verwacht de inspectie dat de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen zal toenemen doordat dubbelwandigheid verplicht is gesteld. Daar staat tegenover dat de toename van het transport van gevaarlijke stoffen in containers meer risico's met zich mee brengt.

Bij het wegvervoer verwacht de inspectie op de middellange termijn dat het vervoer van alternatieve brandstoffen (waterstof, aardgas, (bio)alcohol) zal toenemen gezien de toenemende aandacht voor klimaatverandering. Een nieuwe ontwikkeling is de steeds grotere stroom gevaarlijke stoffen vanuit de recyclingindustrie.

De inspectie houdt rekening met een groter aandeel van het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. De wisselende kwaliteit van materieel van buitenlandse verladers en aanbieders vraagt extra aandacht. Ook de ontwikkeling van een basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de daaraan verbonden normering en monitoring vragen de komende tijd extra aandacht.

In het luchttransport verwacht de inspectie een toename van specifieke gevaarlijke stoffen, waaronder radioactieve stoffen en infectieuze stoffen. Het steeds grotere aantal internetaankopen leidt bovendien tot een groter aandeel kleine zendingen van (onder andere) gevaarlijke stoffen. Het fenomeen van *hidden cargo* van kleine zendingen met bijbehorende risico's heeft de voortdurende aandacht van de inspectie.

Een andere ontwikkeling is de opkomst van andere luchthavens dan Schiphol als vrachthotspot, zoals Maastricht, Eindhoven en Lelystad. Het gevolg is een stijging van *trucking*: wegtransport van zendingen van verder weg gelegen luchthavens naar de bestemming. Daarnaast neemt het aantal grondafhandelaren toe doordat de markt is vrijgegeven en groeit het wegtransport tussen de opslagplaatsen van de grondafhandelaren.

#### *opsporing*

De inspecteurs gevaarlijke stoffen vervullen de rol van toezichthouder en opsporingsambtenaar (BOA). Ze voeren strafrechtelijke onderzoeken uit in opdracht van het OM. Jaarlijks maakt de inspectie voor overtredingen van wet- en regelgeving op het terrein van het transport en de opslag in relatie tot het vervoer van gevaarlijke stoffen ca. 750 processen-verbaal op.

## incidentafhandeling en onderzoek

Voor het transport van gevaarlijke stoffen bestaat een meldingsplicht van incidenten en ongevallen. De inspectie beoordeelt de ontvangen meldingen op de vraag of direct onderzoek ter plaatse noodzakelijk is. Daar waar het veilig vervoer in het geding is, treedt de inspectie op, bijvoorbeeld door het stilleggen van het transport. Naast onderzoek ter plaatse verstrekt de inspectie ook desgevraagd advies over de te treffen maatregelen in de afhandeling van het incident. Er bestaat tevens een wettelijke verplichting voor bedrijven om achteraf te rapporteren over het incident en de genomen afhandeling- en beheersmaatregelen. De inspectie analyseert deze informatie en betreft de resultaten in voorlichting, signaalrapportages en handhaving.

Bij ernstige ongevallen is het onderzoek bij wet opgedragen aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Op verzoek van de OvV verricht de inspectie ondersteuning en levert expertise.

## samenwerking

De samenwerking van de inspectie met andere handhavingspartners richt zich grotendeels op bedrijven, met als wettelijk kader onder meer het Besluit Risicobedrijven Zware Ongevallen (BRZO). Zij werkt vooral samen met provincies en gemeenten, maar ook met de I-SZW, de NVWA, het KLPD, de zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat, de douane en de Dienst Centraal Milieubeheer Rijnmond (DCMR). Binnen de luchtvaartsector werkt de inspectie samen met de douane aan het project Re-design Cargo. Binnen de scheepvaart is specifiek de samenwerking met het Havenbedrijf van Rotterdam en dat van Amsterdam van belang.





# 7. water, bodem en bouwen



## water, bodem en bouwen in vogelvlucht

<b>oppervlaktewatersysteem</b>	
Rijkswaterstaat	1
aantal provincies	12
aantal waterschappen	25
aantal aannemers (door Rijkswaterstaat gecontracteerd)	>100

<b>drinkwater</b>	
aantal drinkwaterbedrijven	10
aantal bedrijven met prioritaire collectieve drinkwaterinstallaties	18.000
aantal bedrijven met eigen drinkwaterwinningen	150

<b>bodem</b>	
aantal erkende bodemintermediairs	1.800
aantal certificerende instellingen	15
aantal grondverzetbedrijven (aannemers, loonwerkers en hoveniers)	>9.000
aantal bouwbedrijven (burgerlijke en utiliteitsbouw)	50.000
aantal saneringslocaties	35.000
aantal met spoed te saneren locaties (voor 2015)	7.000
aantal saneringen per jaar	1.000-1.500
hoeveelheid verontreinigde grond gereinigd per jaar	2.400 kton
hoeveelheid verontreinigde grond gestort per jaar	351 kton

Cijfers uit 2009

<b>bouwen</b>	
bedrijven bouwnijverheid	109.500
certificerende instellingen in de bouw	9
energielabels (verstrekkt in 2010)	1.800.000
productgoedkeuringen CE-markering bouwproducten	2.000
productnormen CE-markering bouwproducten	500
bouwvergunningen in 2009 (jaarlijks)	85.000
aantal doden door woningbranden	50 à 60 per jaar
aantal gewonden door branden in woningen en gebouwen	1.000 per jaar
aantal doden door koolmonoxidevergiftiging	5 à 10 per jaar
aantal doden door slecht binnenmilieu	800 per jaar

<b>wonen</b>	
woningcorporaties	400
WGR-plus-regio's	7
taakstelling huisvesting verblijfsgerechtigden per jaar	circa 10.000
totaal aantal arbeidsmigranten uit MOE-landen	200.000

<b>ruimte</b>	
gemeenten	418
provincies	12

Het toezicht op water en bodem richt zich op:

- waterkeringbeheerders en provincies (direct en indien nodig bestuurlijk toezicht op uitvoering van de Waterwet in relatie tot de landelijke rapportage toetsing primaire waterkeringen);
- Rijkswaterstaat en door Rijkswaterstaat gecontracteerde aannemers (toezicht en vergunningverlening op de eigen werken van Rijkswaterstaat);
- drinkwaterbedrijven, bedrijven met eigen drinkwaterwinningen en bedrijven/instellingen met collectieve drinkwaterinstallaties op grond van de Drinkwaterwet;
- erkende bodemintermediairs, certificerende instellingen en andere bedrijven die werken met grond, bagger en bouwstoffen, op grond van het Besluit bodemkwaliteit. Bedrijven die kritische bodemwerkzaamheden uitvoeren, moet gecertificeerd/geaccrediteerd zijn en door het ministerie van I&M erkend zijn;
- provincies en gemeenten (bestuurlijk toezicht op de uitvoering van de Wet milieubeheer en de Wet bodembescherming).

Het toezicht voor bouwen, wonen en ruimte is gericht op:

- gemeenten (bestuurlijk toezicht op de uitvoering van de Woningwet/Bouwbesluit);
- woningen en gebouwen met een publieke functie (energielabels);
- fabrikanten, producenten, importeurs en leveranciers van bouwproducten;
- provincies en WGR-regio's (bestuurlijk toezicht op de huisvesting van verblijfsgerechtigden Huisvestingswet);
- provincies (bestuurlijk toezicht op de uitvoering van de taken op het gebied van ruimtelijke ordening Provinciale verordening, Wet ruimtelijke ordening);
- gemeenten (normrealisatie nationale ruimtelijke belangen);
- ProRail (naleving Wet geluidhinder).

## oppervlaktewatersysteem

Door belangrijke wijzigingen in de wet- en regelgeving is de werkwijze van de inspectie in 2011 aangepast. Vanaf 2012 is meer het naleefgedrag van de ondertoezichtstaande organisaties bepalend voor de programmering

De inspectie wil haar toezicht effectiever inrichten en zich in de toekomst nadrukkelijker richten op de vraag of de ondertoezichtstaanden zich voldoende van de hun opgedragen taken kwijten. Uniforme processen en werkwijzen, transparantie in de verantwoording en elkaar aanspreken moeten ervoor zorgen dat de handhaving rechtsgelijk is, dus 'zonder aanzien des persoons'.

## de (veiligheids)normen

De normen waaraan waterkeringen en watersystemen moeten voldoen zijn vastgelegd in nationale beleidsnota's (het Nationaal Waterplan) dan wel nationale wet- en regelgeving (Waterwet en Ontgrondingenwet). In bepaalde gevallen geldt een resultaatverplichting voor de waterbeheerder, in andere gevallen een inspanningsverplichting.

## vergunningverlening

vergunningen oppervlaktewatersysteem	2012	2013	2014	2015	2016
vergunningen eigen dienst Rijkswaterstaat	25	25	25	25	25
beoordeling projectplannen op grond van Waterwet	8	8	8	8	8
% afgifte vergunningen binnen wettelijke norm	80	80	80	80	80

Per 1 juli 2011 is in diverse werkvelden het bestaande vergunningenregime komen te vervallen. Vanaf dat moment zijn algemene regels gaan gelden met daaraan gekoppeld een meldplicht. Voor bepaalde omvangrijke werken blijft de vergunningplicht bestaan of bestaat de verplichting tot het opstellen van een projectplan. Vaak gaat het bij zulke vergunningplichtige werken om activiteiten die MERplichtig zijn (MER: Milieu-effectrapportage).

De praktijk wijst uit dat het vanwege de complexiteit van de regelgeving en de verplichte samenloop met ander bevoegd gezag (bijvoorbeeld waterschap of provincie) niet mogelijk is om in alle gevallen tijdelijke vergunningen af te geven.

De inspectie beoordeelt op basis van ingeschatte risico's projectplannen die op grond van de Waterwet zijn ingediend. Dat betekent dat zij niet alle projectplannen beoordeelt. Zij kan volstaan met een steekproef van 8 plannen.

## handhaving

### *dienstverlening*

vraagafhandeling informatiecentrum waterbeheer	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	10	10	10	10	10
% binnen kwaliteitsnorm	85	90	95	95	95

normen telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag.

De inspectie zorgt niet alleen voor directe informatievoorziening, maar stelt ook uitvoerings- en inspectiekaders ter beschikking aan ondertoezichtstaanden en/of het bevoegd gezag, zodat die zelf beter nieuwe (Europese) wet- en regelgeving kunnen interpreteren.

#### toezicht

toezicht oppervlaktewatersysteem	2012	2013	2014	2015	2016
direct toezicht waterveiligheid*	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
direct toezicht Rijkswaterstaat:					
• administratiecontroles bij Rijkswaterstaat	40	40	40	40	40
• follow-up meldingen	300	300	300	300	300
• audits	2	2	2	2	2

\* moet nog worden uitgewerkt; afhankelijk van resultaten 3e toets primaire waterkeringen

#### direct toezicht waterveiligheid

In het Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) is vastgesteld dat de inspectie toezicht gaat houden op de waterschappen en op Rijkswaterstaat. De rol van de provincie is komen te vervallen, conform het Bestuursakkoord Water. In het HWBP-traject wordt de handhavingsaanpak verder uitgewerkt.

In het waterbeheer hebben de belangrijkste risico's te maken met hoogwaterveiligheid en overstromingen. Het ergste wat kan gebeuren is een overstroming of het niet functioneren van een primaire waterkering. De kans dat de veiligheidseisen niet worden nageleefd is niet groot, maar het effect dat een overstroming heeft op burgers, natuur en economie is immens. Het hoogwaterveiligheidsrisico is groter dan de som van alle overige externe risico's in Nederland.

#### toezicht Rijkswaterstaat

De inspectie heeft haar bestuurlijke toezicht omgevormd van systeemtoezicht op het gebruik van leggers naar direct toezicht op projectplannen (Waterwet) en 'veldtoezicht' op gemelde of vergunde werkzaamheden. Op basis van ervaringen die de inspectie opdoet met het directe toezicht op de projectplannen beziet de inspectie of zij een toezichtconvenant met Rijkswaterstaat zal afsluiten. Zowel Rijkswaterstaat als de inspectie streeft zo'n convenant na.

Het directe toezicht van de inspectie op Rijkswaterstaat bestaat vooral uit administratiecontroles (veldbezoeken bij eigen werken), de afhandeling van meldingen op grond van algemene maatregelen van bestuur en het uitvoeren van audits.

Geconstateerde overtredingen worden op basis van de sanctiestrategie Eigen Werken opgevolgd. Daarvoor staan de inspectie verschillende instrumenten ter beschikking.

## incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie heeft geen taak in het verrichten van incidenten- en ongevallenonderzoek.

## samenwerking

De inspectie heeft de opdracht gekregen om er samen met de inspectie Openbare Orde en Veiligheid op toe te zien dat Rijkswaterstaat komt met de verbeteracties die zijn opgenomen in de kabinetsreactie op de Taskforce Management Overstromingen. De beide inspecties moeten vaststellen of stimuleren dat ondertoezichtstaanden structureel aandacht besteden aan de voorbereiding van ons land op hoogwater en overstromingen.

## drinkwater

De inspectie heeft als taak toezicht te houden op de Drinkwaterwet.

Bij bedrijven met collectieve drinkwaterinstallaties voeren de drinkwaterbedrijven inspecties uit, de inspectie neemt eventuele (dwang)maatregelen inzake legionellapreventie op grond van de Drinkwaterwet. Wat betreft legionellapreventie richt de wetgeving zich op instellingen waar grote aantallen legionellabacteriën in het drinkwater voor een groot risico voor de volksgezondheid kunnen zorgen. Het gaat om de volgende instellingen:

- ziekenhuizen en zorginstellingen;
- inrichtingen met een logiesfunctie, waaronder hotels, bed & breakfasts met meer dan vijf slaapplekken, (mini)campings, bungalowparken, jachthavens;
- zwembaden en sauna's;
- gebouwen met een celfunctie, zoals penitentiaire inrichtingen en politiebureaus;
- asielzoekerscentra;
- openbare douchefaciliteiten langs de weg (zoals in truckstops).

### de (veiligheids)normen

De Drinkwaterwet is erop gericht risico's door het gebruik van drinkwater te voorkomen. Risico's zijn er als het drinkwater verontreinigingen bevat of als legionellabacteriën de kans krijgen zich in waterleidingssystemen te vermenigvuldigen.

verplichting	huidig % naleving
de levering van drinkwater moet gewaarborgd en doelmatig zijn	90-100%
het drinkwater moet bij levering voldoen aan de drinkwaterkwaliteitsnormen	
drinkwater mag niet meer dan 100 kve/liter aan legionella bevatten	<70%
collectieve installaties moeten zo worden beheerd dat de kans op groei van legionella zo klein mogelijk is.	

Op het gebied van drinkwater constateert de inspectie incidenteel normoverschrijdingen, maar die hebben tot nu toe niet geleid tot risico's voor de volksgezondheid. Gezondheidsklachten door het drinken van verontreinigd kraanwater komen nauwelijks voor.

Jaarlijks worden in Nederland 300 tot 400 mensen met een legionellapneumonie geregistreerd. Het werkelijke aantal ligt waarschijnlijk hoger, omdat de verschijnselen lijken op die van een longontsteking en de oorzaak niet altijd wordt onderzocht. Geschat wordt dat er jaarlijks 800 tot 1000 ziekenhuisopnames als gevolg van legionella-besmetting zijn. Ongeveer 8 tot 10% (met in de laatste jaren een afname naar 5%) van de patiënten overlijdt, waarbij oudere mensen het grootste risico lopen. Ongeveer de helft van de patiënten heeft de infectie in Nederland opgelopen.

De Drinkwaterwet is verder gericht op de continuïteit van de drinkwaterlevering, ook bij verstoorde omstandigheden, en op doelmatigheid van de bedrijfsvoering, zodat de kosten voor de gebruiker in verhouding staan tot het geleverde product. Vanaf 2011 moeten drinkwaterbedrijven beschikken over leveringsplannen waarin zij uitzonderlijke omstandigheden beschrijven en de maatregelen die zij nemen om de levering onder zulke omstandigheden te garanderen. De drinkwaterbedrijven voeren sinds 1997 vrijwillig elke drie jaar een prestatievergelijking uit, waarin ze de bedrijfsvoering en de kosten onderling vergelijken. De prestatievergelijking is vanaf 2011 verplicht (voor het eerst uit te voeren in 2013 over 2012) en de inspectie heeft hierin een wettelijke taak gekregen.

## vergunningverlening

De Drinkwaterwet is rechtstreeks werkend en bevat geen vergunningstelsel.

## handhaving

### dienstverlening

brieven en meldingen drinkwater					
	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling burgerbrieven	15	15	15	15	15
% afhandeling burgerbrieven binnen behandelnorm *	85	90	100	100	100

\* norm: beantwoording binnen zes weken.

Om de naleving van de legionellavoorschriften te bevorderen, voert de inspectie een communicatieplan uit. Het plan, dat oorspronkelijk een looptijd had van 2009 tot 2011, zet de inspectie naar verwachting nog enige jaren in aangepaste vorm voort, omdat de doelstelling van 80% naleving nog niet is bereikt. Het plan voorziet onder meer in voorlichting via zeventien brancheorganisaties.

### toezicht

toezicht drinkwater					
	2012	2013	2014	2015	2016
drinkwaterbedrijven:					
• administratiecontroles (regulier)	50	50	50	50	50
• administratiecontroles (thema's)	10	10	10	10	10
• convenanten*	1	1	1	1	1
eigen winningen:					
• objectinspecties (regulier)	55	55	55	55	55
collectieve installaties (legionella)					
• objectinspecties	400	350	300	300	300
• legionella meldingen	200	400	600	600	600

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De inspectie controleert de drinkwaterkwaliteit bij drinkwaterbedrijven en eigen winningen. Bij eigen winningen gaat het om bedrijven die zelf grondwater oppompen en aan derden leveren voor consumptie. Dit gebeurt bijvoorbeeld bij sommige campings. Drinkwaterbedrijven worden jaarlijks gecontroleerd, eigen winningen minder frequent. Het reguliere toezicht bij drinkwaterbedrijven bestaat uit beoordeling van meetprogramma's en meetresultaten, tarieftoezicht en het eens in de drie jaar uitvoeren van de Prestatievergelijking. Daarnaast voert de inspectie thematische controles uit voor procesonderdelen van de drinkwaterproductie om te toetsen of de kwaliteit en de levering van het drinkwater voldoende zijn geborgd. De inspectie gaat uit van één thema-actie per jaar bij alle drinkwaterbedrijven.



De controle op legionellapreventie door bedrijven met collectieve drinkwaterinstallaties wordt gedaan door de drinkwaterbedrijven (circa 2.600 controles per jaar); de inspectie coördineert de controles en stelt de rapportages op. Bij overtredingen treedt de inspectie handhavend op. Naar verwachting zal de inspectie vanaf 2012 de sanctie van bestuurlijke strafbeschikking kunnen toepassen.

In 2012 wil de inspectie met de brancheorganisatie VEWIN van de drinkwatersector een nieuw convenant afsluiten dat zich richt op het gehele reguliere toezicht op de drinkwaterbedrijven. De uitvoering van het controleprogramma Legionellapreventie uit de lopende samenwerkingsovereenkomst wordt hierin meegenomen.

#### *opsporing*

Gezien de gebrekkige naleving en omdat het niet nemen van preventieve maatregelen ernstige gevolgen kan hebben, maakt de inspectie vanaf 1 januari 2010 onmiddellijk proces-verbaal op als bedrijven niets aan legionellapreventie doen (risicoanalyse, beheersplan en uitvoering maatregelen).

## incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling en onderzoek drinkwater	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling meldingen levering en kwaliteit drinkwater	280	280	280	280	280
afhandeling meldingen legionella collectieve installaties	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000

De inspectie ontvangt meldingen over normoverschrijdingen en incidenten bij drinkwaterbedrijven en eigen winningen. De inspectie houdt dan toezicht op herstelmaatregelen.

Daarnaast ontvangt de inspectie sinds 2005 meldingen van overschrijdingen van de norm voor legionella. Het aantal is opgelopen van 851 in 2005 tot 8.072 in 2010. De toename is te verklaren door een toename van de bekendheid van de meldingsplicht. Ook bij deze meldingen houdt de inspectie toezicht op herstelmaatregelen. Met het ingaan van de Drinkwaterwet zal het aantal afnemen omdat de grens waarboven gemeld moet worden, verandert van 100 naar 1.000 kolonievormende eenheden per liter. Het is nog niet duidelijk hoe het aantal zich zal ontwikkelen.

## samenwerking

De inspectie werkt bij de controle van collectieve installaties samen met de drinkwaterbedrijven op basis van het convenant "Samenwerkingsovereenkomst Uitvoering controleprogramma Legionellapreventie 2009-2011", dat ook in 2012 doorloopt.

De inspectie ondersteunt de GGD bij het onderzoek naar de bronnen van legionellabesmettingen.

Het RIVM ondersteunt de inspectie bij het toezicht op drinkwaterbedrijven en collectieve drinkwaterinstallaties.

Voor de prestatievergelijking en het tarieftoezicht werkt de inspectie samen met de Nederlandse Mededingingsautoriteit (NMa).

## bodem

Provincies en gemeenten houden toezicht op verontreinigde locaties, de sanering en eigenaren en beheerders daarvan. De taken van de inspectie zijn:

- voor de keten: grondstromenhandhaving bij bedrijven die hun activiteiten op verschillende plekken uitvoeren, zoals aannemers die grond gebruiken; het toezicht wordt hier primair uitgevoerd door de decentrale overheden;
- voor Kwalibo (kwaliteitsborging bodemintermediairs): toezicht op en zo nodig handhaving bij erkende bodemintermediairs die betrokken zijn bij bodemsaneringen (bedrijven die bodemonderzoeken uitvoeren, bedrijven die saneringen uitvoeren en begeleiden, laboratoria en grondreinigers).

### de (veiligheids)normen

normen	huidig % naleving
alleen erkende bedrijven mogen kritische bodemwerkzaamheden uitvoeren	< 70
erkende bodemintermediairs houden zich bij kritische bodemwerkzaamheden aan het normdocument dat geldt voor dergelijke werkzaamheden	< 70
erkende certificerende instellingen (CI's) houden zich aan de normdocumenten voor zover deze op hun werk betrekking hebben	< 70
partijen grond, bagger en bouwstoffen mogen alleen worden toegepast als deze aan de kwaliteitseisen voldoen	< 70

Een scala aan stoffen bepaalt de bodemkwaliteit. De achtergrondwaarden zijn de waarden van concentraties waaronder de bodem schoon is. De interventiewaarden zijn de waarden van concentraties waarboven de bodem ernstig verontreinigd is. Daartussen gelden normen die bepalen of de bodemkwaliteit geschikt is voor het gewenste gebruik, bijvoorbeeld wonen of industrie. Gemeenten en waterkwaliteitsbeheerders kunnen kiezen om daar generieke landelijke waarden voor te gebruiken of zelf lokale normen voor hun grondgebied vast te stellen op basis van gebiedskenmerken.

In het toezicht op erkende bedrijven vervult de inspectie twee verschillende rollen: enerzijds bevorderen de inspectie en de certificerende instellingen de naleving, anderzijds houdt de inspectie toezicht op certificerende instellingen als er signalen zijn dat die onvoldoende op erkende bedrijven hebben toegezien.

De inspectie ziet op grond van het Besluit bodemkwaliteit ook toe op het lokale bevoegde gezag. Dat gezag mag meldingen en vergunningaanvragen alleen in behandeling nemen als de bijgevoegde bescheiden zijn opgesteld door erkende bodemintermediairs.

Behalve eigen toezichttaken heeft de inspectie de rol van regisseur op grond van het Besluit bodemkwaliteit. Deze rol is nodig omdat meerdere toezichthouders toezien op bedrijven die werken met grond, bagger en bouwstoffen. Efficiënt en effectief rijkstoezicht en privaatrechtelijk kwaliteitstoezicht door certificerende instellingen moeten ervoor zorgen dat in de periode 2012-2016 steeds meer toezicht plaatsvindt op basis van zelfregulering door de sector.

## vergunningverlening

erkenningen bodemintermediairs	2012	2013	2014	2015	2016
toets op aanvraag erkenningen bodemintermediairs	300	250	250	250	250
% afhandeling binnen behandelnorm*	95	95	95	95	95

\* norm: binnen twee weken.

Agentschap NL/Bodem+ verleent namens de minister Kwalibo-erkenningen aan bodemintermediairs. De inspectie heeft de wettelijke taak om te toetsen of een aanvrager in het verleden tekortgeschoten is in de naleving van wet- en regelgeving. Op advies van de inspectie kan Bodem+ de erkenning weigeren.

Naar verwachting zullen de komende jaren geen nieuwe doelgroepen onder de Kwaliboregeling gaan vallen. De huidige trend is dat het aantal aanvragen daalt. Uiteindelijk zal een constant niveau bereikt worden.

Provincies en gemeenten geven milieuvergunningen af aan bedrijven die moeten voldoen aan voorschriften om bodemverontreiniging te voorkomen. Ook geven ze beschikkingen af voor saneringen van historische bodemverontreinigingen en voor nazorgplannen.

## handhaving

De inspectie heeft op grond van het Besluit bodemkwaliteit een aantal eerstelijns-bevoegdheden en een ketenregierol. De ketenregierol houdt in dat de inspectie voorzieningen moet treffen voor een handhavingsstrategie, programmering en uitvoering.

### *dienstverlening*

Om haar rol als ketenregisseur in te vullen, organiseert de inspectie samen met kennisinstituten regiobijeenkomsten waar handhavers en bodemintermediairs hun ervaringen met het wettelijk instrumentarium kunnen uitwisselen. Daarnaast informeert de inspectie met nieuwsbrieven de handhavingspartners over beleidsontwikkelingen en handhavingsacties.

brieven en meldingen bodem	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling burgerbrieven	15	15	15	15	15
% afhandeling binnen behandelnorm*	85	90	100	100	100

\* norm: beantwoording binnen zes weken.

### *toezicht*

toezicht bodem	2012	2013	2014	2015	2016
administratiecontroles gericht op (structurele) overtreders	110	100	100	90	90
administratiecontroles gericht op thema's	80	130	130	130	140

De inspectie voert haar toezicht uit via twee sporen, namelijk toezicht dat is gericht op structurele overtreders en toezicht dat is gericht op thema's.

In het geval van toezicht op structurele overtreders onderzoekt de inspectie informatie op basis waarvan mogelijk structurele overtreders kunnen worden geïdentificeerd. De informatie is afkomstig van handhavingpartners en derden via meldingen aan het Toezichtloket Bodem en van eigen onderzoek, zoals tactische analyses en themaonderzoeken. De inspectie onderzoekt die bedrijven vervolgens. Het kan gaan om een eenvoudige inspectie bij een bedrijf of op een locatie, maar ook om diepgaande onderzoeken van de bedrijfsadministratie of om samen met handhavingpartners door interventieteams uitgevoerde onderzoeken. De inspectie probeert te bereiken dat in elke provincie structureel een interventieteam functioneert. De inspectie levert zelf ook, naar eigen prioritering, een bijdrage aan deze interventieteams.

Wat betreft het toezicht dat is gericht op thema's, bepaalt de inspectie op basis van analyses van stofstromen, activiteiten en doelgroepen waar de grootste risico's voor de bodemkwaliteit optreden als gevolg van niet-naleving en het effect daarvan. Deze informatie geeft zicht op de naleving van wet- en regelgeving door een bepaalde doelgroep (bodemintermediairs, certificerende instellingen en lokaal bevoegd gezag) en in relatie tot een bepaalde activiteit. De informatie kan leiden tot interventies die ervoor moeten zorgen dat de doelgroep als geheel de wet- en regelgeving naleeft.

#### opsporing

De opsporingsdienst (IOD) van de inspectie voert jaarlijks enkele strafrechtelijke onderzoeken uit die kunnen leiden tot processen-verbaal en tot informatieproducten. Daarnaast zijn ook sommige inspecteurs (buitengewone opsporingsambtenaren) bevoegd om proces-verbaal van overtredingen op te maken. Dat gebeurt conform de Sanctiestrategie Kwalibo 2010.

opsporing bodem	2012	2013	2014	2015	2016
signalen	26	26	26	26	26
proces-verbaal	3	3	3	3	3
diverse informatieproducten	16	16	16	16	16

## incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling en onderzoek bodem	2012	2013	2014	2015	2016
afhandeling meldingen toezichtloket bodem	400	450	500	500	500

De meldingen betreffen meldingen aan het Toezichtloket bodem van mogelijke overtredingen en worden altijd beoordeeld op de vraag welke actie nodig is. Deze komen meestal van handhavingpartners. Het aantal meldingen kan toenemen als het toezicht door decentrale overheden verbetert. Ook de komende jaren wordt verbetering van de uitvoering van de toezichtstaken door medeoverheden gestimuleerd.

## samenwerking

Op basis van de LOM-Interventiestrategie 'Bodemsanering en grondstromen' werkt de inspectie samen met provincies, gemeenten, waterkwaliteitsbeheerders en de politie. De handhavingpartners melden overtredingen bij het Toezichtloket Bodem en werken samen in provinciale interventieteams om onderzoek te doen naar (mogelijk) structurele overtreders.

## bouwen

De inspectie voert onderzoeken uit op het terrein van brandveiligheid, constructieve veiligheid binnenmilieu en energie. Zij ontwikkelt en beheert een landelijk beeld van de naleving en van de risico's (bijvoorbeeld instorting gevels, platte daken).

Wetgeving is in voorbereiding om sancties in te voeren op het gebied van onjuiste energielabels.

De inspectie zal daarbij als primaire toezichthouder worden aangewezen. Deze wetgeving treedt in 2012 in werking.

Het toezicht CE-markering Bouwproducten richt zich op de aanwezigheid van de juiste etikettering van bouwproducten. Het dient ook om na te gaan of de producten aan de normen voldoen.

## de (veiligheids)normen

verplichting	trend	huidig % naleving
voorschriften op het gebied van constructieve veiligheid, brandveiligheid, gezondheid en energiezuinigheid (Bouwbesluit)	EPC normen worden aangescherpt; vanaf 2020 nieuwbouw CO <sub>2</sub> -neutraal. In voorbereiding is een duaal stelsel dat de keuze biedt tussen private toetsing van aanvragen op grond van het Bouwbesluit door gecertificeerde bureaus of publieke toetsing door gemeenten	<70
energielabel voor woningen (Regeling energiebesparing gebouwen, Besluit energiebesparing gebouwen)	invoering sanctionering	<70
energielabel (energieprestatiecertificaat) zichtbaar voor publiek ophangen in gebouwen met een oppervlakte van > 1000 m <sup>2</sup> waarin overheidsdiensten aan het publiek worden verleend	aanscherping naar gebouwen > 500 m <sup>2</sup> per 1-7-2012	<70
CE-markering bouwproducten productgoedkeuringen productnormen	forse toename verwacht voor goedkeuringen en normen	

## vergunningverlening

De vergunningverlenende bevoegdheid op het terrein van bouwen ligt bij de gemeenten (omgevingsvergunningen). De minister van I&M heeft een vergunningverlenende taak voor defensie-inrichtingen.

## handhaving

### *dienstverlening*

In gevallen waarin specifieke risico's worden gesignaleerd stelt de inspectie handreikingen op voor de ondersteuning van gemeenten, gebouweigenaren of gebruikers.

toezicht

<b>toezicht bouwen</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
objectinspecties gebouwen • constructieve veiligheid • brandveiligheid • binnenmilieu en energie	500	500	500	500	500
objectinspecties kwaliteit energielabel en zichtbaarheid energielabel publieksgebouwen	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
objectinspecties CE-markering	2.000	3.000	3.000	3.000	3.000
afhandeling handhavingsverzoek	20	20	20	20	20

Door middel van objectinspecties aan gebouwen onderzoekt de inspectie de naleving op het gebied van constructieve veiligheid, brandveiligheid en binnenmilieu en energie. In 2012 besteedt de inspectie bijzondere aandacht aan de constructieve veiligheid van openbare zwembaden. Het onderzoek is risicogebaseerd en richt zich op het handhavingsbeleid van de gemeente en de verantwoordelijkheid van de eigenaar van die zwembaden voor de constructieve veiligheid.

Bij brandveiligheid richt de inspectie zich op naleving van de brandveiligheids-voorschriften door eigenaren en gebruikers van enkele nader te bepalen risicogroepen gebouwen. De inspectie geeft voorrang aan gebouwen waarin grotere groepen mensen samenkomen of waarin zich mensen met een geringe zelfredzaamheid bevinden. De onderzoeken geven een landelijk beeld van de naleving van deze voorschriften in de betreffende risicogroep. Op grond van toezeggingen aan de Tweede Kamer doet de inspectie (herhalings)onderzoeken naar de brandveiligheid van politiecellen, studentenhuisvesting, sociale werkplaatsen en zorginstellingen.

Bij oplevering blijken gebouwen vaak niet te voldoen aan eisen op het gebied van energiezuinig bouwen en gezondheid. Het gaat om energiebesparings- en ventilatie-eisen. Gebouwen die er niet aan voldoen veroorzaken gezondheidsklachten, arbeidsverzuim en verminderde leerprestaties en zijn strijdig met het streven naar energiezuinigheid. Op basis van een meerjarenprogramma zet de inspectie het onderzoek voort naar de naleving van voorschriften voor binnenmilieu (energiebesparing en ventilatie) bij nieuwbouwwoningen.

De naleving op het bezit van een energielabel bij koopwoningen is slecht; circa 20% van de koopwoningen beschikt bij verkoop over een energielabel en daarnaast blijkt dat circa 25% van de verstrekte labels niet correct is. Om de naleving van correct gebruik van energielabels te vergroten en de kwaliteit van de labels te verbeteren, voert de inspectie objectinspecties bij woningen en kantoren uit. De inspectie voert daarnaast steekproefsgewijs objectinspecties uit naar het zichtbaar ophangen van energielabels in overheidsgebouwen en gebouwen met een publieksfunctie.

De inspectie houdt toezicht op de juiste etikettering van producten en het voldoen van producten aan de specificaties op het etiket. Het gaat om 500 productnormen en meer dan 2000 goedkeuringen van producten, maar met de invoering van de Europese verordening in 2011 zal het aantal normen en goedkeuringen toenemen. Omdat in 2012 de huidige richtlijn en de verordening nog naast elkaar bestaan, hoeven ondertoezichtstaanden slechts te voldoen aan de bestaande richtlijn. Daarom voert de inspectie wel toezicht uit, maar legt zij nog geen sancties op, tenzij zij een inbreuk op de richtlijn constateert. Vanaf 2013 kan de inspectie sanctionerend optreden op basis van de verordening.

Verder treedt de inspectie op bij verzoeken tot handhaving van de regels voor CE-markering.

#### *opsporing*

Indien noodzakelijk, zoals in geval van ernstige overtreding of fraude zal de inspectie overgaan tot opsporing.

## incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie verricht geen incidenten- en ongevalonderzoek.

## samenwerking

Bij onderzoeken naar brandveiligheid werkt de inspectie afhankelijk van de te onderzoeken risicogroep samen met de Inspectie-SZW als het gaat om basishulpverlening en Arbo-wetgeving, met de Inspectie voor de Gezondheidszorg als het gaat om de organisatorische aspecten van brandveiligheid in de zorg, met de Inspectie V&J als het gaat om het brandveilig gebruik en het brandveiligheidsbeleid voor justitiële inrichtingen.

## wonen

### de (veiligheids)normen

verplichting	risicodragers	huidige % naleving
spoedige huisvesting bevordert inburgering en integratie in Nederlandse samenleving (art. 60b Huisvestingswet)	gemeenten	nader te bepalen

### vergunningverlening

De inspectie heeft op het terrein van wonen geen vergunningverlenende taak. Deze is op grond van de Huisvestingswet belegd bij gemeenten.

### handhaving

#### *dienstverlening*

Ter ondersteuning van gemeenten stelt de inspectie handreikingen op, bijvoorbeeld voor de huisvesting van arbeidsmigranten, woonfraude en woonoverlast.

#### *toezicht*

toezicht wonen	2012	2013	2014	2015	2016
inspecties ten behoeve van het behalen van de taakstelling door provincies en WGR+-regio's	38	38	38	38	38

Gemeenten blijven achter in de naleving van de halfjaarlijkse taakstelling die zij van het rijk krijgen opgelegd voor de huisvesting van verblijfsgerechtigden. De inspectie beoordeelt eens per halfjaar de rapportages van de provincies en de WGR+-regio's waarin zij aangeven in welke mate zij de opgelegde taakstelling hebben behaald. Provincies die hun taak onvoldoende uitvoeren, worden daar door de

inspectie op aangesproken. Indien nodig voorziet de inspectie door middel van een indeplaats-tredings-procedure in de huisvesting van verblijfsgerechtigden in die provincie. De ervaring leert dat dit zo'n drie keer per jaar nodig is; de prognose is dat dit aantal zal dalen.

#### opsporing

opsporing wonen					
	2012	2013	2014	2015	2016
signalen (met name woningcorporaties)	27	27	27	27	27
informatieproducten	12	12	12	12	12
proces-verbaal	2	2	2	2	2

De inspectie onderzoekt op basis van de signalen van het Meldpunt Integriteit Woningcorporaties (MIW, onderdeel van het ministerie van Binnenlandse Zaken) zware gevallen van integriteitsschending om indien nodig strafrechtelijke afhandeling mogelijk te maken. Overige gevallen van integriteitsschendingen worden bestuursrechtelijk en/of via de raad van commissarissen civielrechtelijk door het ministerie van Binnenlandse Zaken aangepakt.

#### incidentafhandeling en onderzoek

De inspectie verricht geen incidenten- en ongevalonderzoek.

#### samenwerking

Bij de huisvesting van statushouders werkt de inspectie samen met het ministerie van BZK en het COA (centraal opvang orgaan asielzoekers). Voor de onderzoeken naar fraudezaken bij woningcorporaties werkt de IOD inspectie samen met de FIOD-ECD van de Belastingdienst.

#### ruimte

In 2011 heeft de minister van I&M de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) vastgesteld. Hierin staat het toekomstig toezicht in de ruimtelijke ordening in hoofdlijnen weergegeven. Het nieuwe toezicht van rijkswege richt zich op toezicht achteraf op de juiste implementatie van nationale ruimtelijke belangen zoals opgenomen in de betreffende wet- en regelgeving op het terrein van ruimtelijke ordening en milieu. Door middel van themaonderzoeken gaat de inspectie na of ruimtelijke plannen aan nationale wet- en regelgeving voldoen. Het toezicht op borging van rijksbelangen in ruimtelijke plannen komt hiermee te vervallen.



## de (veiligheids)normen

nationaal ruimtelijk belang	normen	huidig % naleving
verbetering basiskwaliteit van de gehele hoofdinfrastructuur	geen nieuwe kwetsbare objecten binnen $10^{-6}$ - contour EV van buisleidingen en verantwoording groepsrisico invloedsgebieden (Besluit externe veiligheid buisleidingen)	<70
verdere ontwikkeling van Schiphol op de huidige locatie tot 2030	geen bestemmingen in gebied voor ruimtelijke reservering voor de parallelle Kaagbaan (AMvB Parallelle Kaagbaan) geen woningbouw binnen de 20 Ke-geluidscontour Schiphol (Luchthavenindelingsbesluit)	<70
bundeling van verstedelijking en economische activiteiten	toepassing van de SER-ladder voor bedrijventerreinen (Barro)	<70
borging milieukwaliteit en externe veiligheid	<i>luchtkwaliteit:</i> (Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteitseisen). <i>geluid:</i> (geluidsbeleid Swung 1 en 2) <i>externe veiligheid:</i> geen nieuwe kwetsbare objecten binnen $10^{-6}$ - contour van inrichtingen en transportroutes (Luchthavenindelingsbesluit, Besluit burgerluchthavens) <i>gevaarlijke stoffen:</i> (Besluit externe veiligheid inrichtingen, Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen). (AMvB-ruimte en Vuurwerkbesluit)	<70
Waddenzee	verbod op onder meer de aanleg of de zeewaartse uitbreiding van havens en bedrijventerreinen, nieuwe bebouwing, aanleg windturbines en inpoldering (Barro)	>90
diverse specifieke belangen	vrijwaringszones langs de vaarwegen, buisleidingenstroken, hoofdwegen en hoofdspoorwegen (Barro), reservering voor de parallelle Kaagbaan (aparte AMvB) kustfundament, stroomvoerend deel grote rivieren en verstedelijking IJsselmeer (Barro) Defensie (diverse artikelen)	

In de bovenstaande tabel zijn nationale ruimtelijke belangen weergegeven, inclusief de belangrijkste regels en normen die daarvoor gelden. Het zijn aandachtsgebieden waarop de inspectie achteraf toezicht kan uitvoeren met het oog op een goede doorwerking van die belangen in gemeentelijke plannen en provinciale inpassingsplannen en toepassing ervan in de praktijk.

## vergunningverlening

De inspectie verleent geen vergunningen in het domein Ruimte. De gemeenten verlenen met ruimtelijke ontwikkelingen samenhangende omgevingsvergunningen (Wet algemene bepalingen omgevingsrecht).

De inspectie beoordeelt aanvragen van gemeenten om een verklaring van geen bezwaar op grond van artikel 8.9 van de Wet luchtvaart. Het gaat hier om bouwplannen waarop een bestemmingsplan van kracht is dat nog niet in overeenstemming is met het Luchthavenindelingbesluit. Jaarlijks gaat het om enkele tientallen aanvragen.

## handhaving

### *dienstverlening*

Vooralsnog is voor dit domein nog niet voorzien in specifieke dienstverlenende activiteit voor de inspectie.

### *toezicht*

<b>toezicht ruimte</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
toezicht op provincies	5	5	5	5	5
themaonderzoeken	2	8	8	8	8
convenanten*	1	2	3	4	5

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

### *toezicht op provincies*

Het toezicht van de inspectie op de provincies heeft betrekking op de correcte toepassing door de provincie van de eigen verordening en op de handelwijze van de provincie in geval van eigen bindende besluiten, zoals de structuurvisie en provinciale inpassingsplannen.

### *overige toezichtactiviteiten*

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de Wet geluidhinder door ProRail (spoorverkeerlawaai). Deze taak bestaat vooral uit de afhandeling van klachten en handhavingsverzoeken en het voeren van juridische procedures jegens ProRail in voorkomende gevallen. De inspectie laat de taak geleidelijk overgaan in audits, waartoe ProRail zelfregulerend moet optreden door een concernloket in te stellen. Om deze ontwikkeling te effectueren wil de inspectie op termijn een convenant met ProRail afsluiten. Zij verkent hiertoe de mogelijkheden.

De inspectie voert jaarlijks onderzoeken uit naar de kwaliteit waarmee gemeenten in de praktijk het stelsel van de Wet ruimtelijke ordening en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) uitvoeren. De onderzoeken hebben een signalerende functie voor de beleidsdirectie en/of de provincies.

Daarnaast voert de inspectie onderzoeken uit om na te gaan of nationale belangen voldoende in de besluiten en in het handelen van gemeenten zijn geborgd. De onderzoeken richten zich op de manier waarop gemeenten zijn omgegaan met nationale belangen die zijn vastgelegd in Algemene Maatregelen van Bestuur, waarin de normen voor de gemeenten zijn opgenomen. Deze normerende regels staan deels in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, deels in 'Algemene Maatregelen van Bestuur, vooral op milieugebied (externe veiligheid, geluid, bodem, lucht en waterkwaliteit). Het gaat zowel om de correcte vertaling van het nationaal belang in een bestemmingsplan als om de naleving van dat plan bij vergunning en handhaving.

### *opsporing*

Indien noodzakelijk, zoals in het geval van ernstige overtreding of fraude, gaat de inspectie over tot opsporing.

## incidentafhandeling en onderzoek

incidentafhandeling en onderzoek ruimte	2012	2013	2014	2015	2016
onderzoeken signalen	2	8	8	8	8

De inspectie voert op basis van signalen achteraf handhavingsonderzoek uit. De signalen zijn afkomstig uit het maatschappelijke veld en hebben bijvoorbeeld betrekking op de vaststelling dat een plan in strijd is met een norm of op feitelijke activiteiten, zoals een bebouwing die en/of gebruik dat in strijd is met de norm. De inspectie onderzoekt het signaal op basis van prioriteitstelling en via een onderzoeksprotocol.

## samenwerking

De inspectie werkt waar nodig met andere rijksdiensten samen bij de uitvoering van thema-onderzoeken.

# 8. het railvervoer



## railvervoer in vogelvlucht

spoorwegennet (kilometers)	2.660
treinkilometers (2010)	150 miljoen
aantal spoorwegondernemingen personenvervoer	9
reizigerskilometers (2010)	17,3 miljard
aantal spoorwegondernemingen goederenvervoer	26
goederentreinkilometers (2010)	1,16 miljoen
aantal infrastructuurmanagers (vergunningplichtig)	1
aantal infrastructuurmanagers (overig)	1
aantal museumspoorlijnen	7
aantal keuringsdiensten	13
aantal personeelstoeleveranciers	8
aantal exameninstituten	2
aantal notified bodies	3

De inspectie richt het toezicht op het railvervoer op:

- infrastructuur;
- materieel;
- bedrijven binnen de spoorbranche;
- keuringsinstanties;
- operaties (personeel, onder andere machinisten, conducteurs, baanwerkers, rangeerders en verkeersregels);
- veiligheidsmanagement en -cultuur;
- arbeidsomstandigheden.

De sector voor het personenvervoer per spoor kenmerkt zich door twee grote gezichtsbepalende bedrijven: NS Reizigers en ProRail. De markt voor het goederenvervoer is internationaal georiënteerd en geheel geliberaliseerd. Het personenvervoer op het spoor wordt via concessies aanbesteed. De naleving en het veiligheidsbesef binnen het railvervoer zijn verhoudingsgewijs hoog. Het railvervoer kenmerkt zich door een grotendeels afgeschermd en controleerbare spoorlijn en dito stations en door een technische omgeving.

Tot het railvervoer worden alleen bedrijven toegelaten met een operationeel goedgekeurd veiligheidsmanagementsysteem (VMS). Voertuigen moeten aan veiligheidsnormen voldoen om op de railinfrastructuur te mogen worden ingezet.

Ondanks de groei in het railvervoer in het afgelopen decennium is de veiligheid niet afgenomen. De capaciteit van de infrastructuur lijkt steeds meer een beperkende factor te worden. De groei van het treinverkeer leidt ook tot een verhevigde slijtage van de infrastructuur, zoals te zien is aan het steeds grotere aantal spoorstaafbreuken sinds 2007. Zolang de intensivering van het onderhoud gelijke tred met deze ontwikkeling houdt, hoeft de slijtage geen probleem op te leveren voor de veilige berijdbaarheid van het spoor.

De in voorbereiding zijnde Wet Lokaal Spoor voorziet in de verplichting voor decentrale overheden om toezicht in te stellen op alle vormen van lokaal spoorvervoer, dus ook de tram- en metrosystemen die buiten het huidige toezicht door de inspectie vallen.

## de veiligheidsnormen

risicogroep	norm	huidige status
reizigers, NRV1.1*	permanente verbetering	aanvaardbaar
reizigers, NRV1.2	permanente verbetering	aanvaardbaar
reizigers, lichtgewond	permanente verbetering	aanvaardbaar
personeel, NRV 2		aanvaardbaar
baanwerkers, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	aanvaardbaar
rangeerders, doden	permanent verbeteren, streven naar 0	aanvaardbaar
baanwerkers, aanrijdingen	permanente verbetering	niet aanvaardbaar
baanwerkers, elektrocuties	permanente verbetering	aanvaardbaar
baanwerkers, IF-rate	permanente verbetering	geen informatie
overweggebruikers, NRV3.1	permanente verbetering	aanvaardbaar
overweggebruikers, NRV3.2	permanente verbetering	aanvaardbaar
onbevoegden, NRV5	permanente verbetering	aanvaardbaar
anderen, NRV4	permanente verbetering	aanvaardbaar
suicide	ALARP**	aanvaardbaar
maatschappij, NRV6	permanente verbetering	aanvaardbaar

\* National Reference Value (NRV): een voortschrijdend, gewogen gemiddelde van het aantal ernstige letsels onder de doelgroep, afgezet tegen de vervoersprestatie.

\*\* 'As Low As Reasonably Practicable' (ALARP): een methodiek waarmee expliciet aangetoond wordt dat het bereikte veiligheidsniveau het maximaal haalbare is tegen redelijke kosten en dat verdere veiligheidsverbetering onevenredige investeringen vraagt.

De inspectie rapporteert jaarlijks over de ontwikkelingen van de veiligheid in het spoorvervoer.

## vergunningverlening

vergunningen railvervoer					
	2012	2013	2014	2015	2016
aantal bedrijfs- en materieelvergunningen	230	220	200	200	200
infravergunningen	60	60	60	60	60
machinistenvergunningen	750	1.000	1.000	1.000	700
% binnen kwaliteitsnorm	80	85	90	95	95

Binnen het railvervoer verstrekt de inspectie onder meer vergunningen voor spoorbedrijven (veiligheidszorgsysteem), arbodiensten, keuringsinstanties en de inzet van materieel.

De doorlooptijden van een vergunningsaanvraag variëren per type vergunning van enkele weken tot meerdere maanden. Fluctuaties in het aantal vergunningen zijn het gevolg van veranderingen in de vraag, maar bij vrijgave van nieuwe spoorssystemen vindt een toename plaats. Bedrijfsvergunningen hebben een vastgestelde looptijd, waardoor bedrijven periodiek een nieuwe vergunning moeten aanvragen.

Toezicht houden op grond van de in 2011 in werking getreden Machinistenrichtlijn is een nieuwe taak voor de inspectie. De inspectie verstrekt niet alleen de vergunning, maar houdt ook toezicht op de opleiding en de examens (erkenning opleidingsinstituten, mandatering examinering). Daarnaast onderhoudt de inspectie het vergunningenregister.

## handhaving

### *dienstverlening*

<b>vraagafhandeling informatiecentrum rail</b>					
	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	500	500	500	500	500
e-mail/ brief	400	400	400	400	400
% binnen behandelnorm	90	92	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag  
e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

De vragen die aan het informatiecentrum worden gesteld, hebben vooral betrekking op de veiligheid op het spoor en treinvertragingen.

<b>passagiersrechten railvervoer</b>					
	2012	2013	2014	2015	2016
aantal klachten	50	50	50	40	40
% binnen norm	95	95	95	95	95

norm: na verificatie bedraagt de behandeltermijn maximaal twaalf weken.

De dienstverlening in het kader van passagiersrechten op het gebied van railvervoer is vanaf oktober 2011 een taak van de inspectie. De werkwijze richt zich op klachtafhandeling en de preventieve uitvoering van inspecties en audits die klachten moeten voorkomen.

Een klacht melden blijkt voor veel reizigers een te grote stap te zijn. Met ingang van 2011 kunnen reizigers incidenten daarom ook melden bij het Meld- en Informatiecentrum (MIC) van de inspectie. De reiziger ontvangt een ontvangstbevestiging van zijn melding. Voor de inspectie kunnen de meldingen aanleiding zijn om een gericht onderzoek in te stellen.

toezicht

<b>toezicht railvervoer</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
aantal convenanten*	3	4	5	6	6
audits	77	65	70	70	70
objectinspecties	2.950	2.800	2.650	2.500	2.500
(object)inspecties passagiersrechten	100	100	100	100	100

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De inspectie voert in 2012 inspecties uit op naleving van artikelen van de spoorwegwet die invloed hebben op de robuustheid van het spoorwegennet. Hieronder vallen diverse aspecten van onderhoud aan het spoor, de problematiek van gladde sporen en de verkeersleiding. Daarnaast worden inspecties uitgevoerd op aspecten die invloed hebben op passagiersveiligheid en passagiersrechten. In het bijzonder is er aandacht voor de problematiek van overvolle treinen en van gestrande treinen.

Bij het railvervoer zijn de belangrijkste risico's:

- *trein passeert stoptonend sein*

In de meeste gevallen waren botsingen tussen treinen waarbij reizigers zwaar letsel opliepen in de laatste tien jaar het gevolg van rijden door een rood sein. Een deel van de oorzaken ligt in menselijk falen (waarneming, verwachting en afleiding). Een groot deel van de oplossing ligt in het toepassen van een automatisch treinbeïnvloedingssysteem als aanvulling op het treinbeveiligingssysteem (seinsysteem). De spoorbranche heeft een stuurgroep ingesteld die maatregelen neemt om het aantal roodseinp passages terug te brengen. Vanaf de invoering van de maatregelen in 2003 is sprake van een daling van het aantal passages per jaar.

De prestatie-indicator is als volgt:

omschrijving	<b>naleving 2011</b>	<b>doelstelling naleving</b>
afname van het aantal tot minder dan de helft van het aantal in 2003 (265)	155	130

- *infrastructuur voldoet niet aan veiligheidsspecificatie*

De infrastructuurbeheerder stelt zelf veiligheidsspecificaties voor de railinfrastructuur op, die onderdeel zijn van het vereiste, door de inspectie beoordeelde veiligheidsmanagementsysteem. De specificaties zijn maatgevend voor aannemers die de beheerder inhuint voor onderhoud en aanleg. De inspectie spreekt de beheerder aan als die de veiligheidszorg niet voldoende nakomt.

Het hele Nederlandse hoofdspoor is inmiddels voorzien van een automatisch systeem voor treinbeïnvloeding.

Wat betreft enkele specifieke mogelijke schadevormen aan infrastructuur (spoorspattingen, spoorstaafbreuken en wisselslijtage) bleken de infrastructuurbeheerder en aannemers de veiligheidsnormen de afgelopen jaren niet altijd eenduidig te hanteren. De inspectie blijft het infrastructuurbeheer actief en nauwlettend volgen en past indien nodig bestuursrechtelijke dwang toe.



Ook overwogen op industrieterreinen blijven een bron van zorg. De inspectie intensiveert de aandacht voor deze overwegen. Zij treedt vaker handhavend op en spreekt spoor- en wegbeheerders en vervoerders vaker aan op hun verantwoordelijkheid voor de veiligheid op de overwegen.

- *baanwerkers leven veiligheidsprocedures niet na*

De veiligheid van baanwerkers is het afgelopen decennium sterk verbeterd, maar voldoet nog niet aan de doelstelling van permanente verbeteringen. De inspectie ziet toe op naleving van veiligheidsregelgeving en de Arbowet.

De inspectie streeft veiligheid van baanwerkers vooral na met toezicht op de naleving van de (bedrijfs-eigen-) veiligheidsprocedures. Deze zijn door de branche zelf opgesteld (Normenkader Veilig Werken). Bij vrijwel ieder ongeval blijkt een veiligheidsprocedure niet te zijn opgevolgd. De naleving is op bepaalde onderdelen (wijkplaats, signalerende kleding) hoog, maar op andere (bijvoorbeeld aan eisen voldoende instructie) beduidend lager. De inspectie spreekt de infrastructuurbeheerder, de aannemers en beheerder aan op het niet naleven van de brancheregelgeving en inspecteert gericht op de uitvoering van werken aan het spoor (objectinspecties). Waar nodig legt de inspectie het werk stil en treedt zij bestuursrechtelijk op.

- *materieel voldoet niet aan de veiligheidsspecificatie*

Het materieel moet voldoen aan internationaal vastgelegde veiligheidseisen, die zijn opgenomen in de Spoorwegwet. Over het algemeen is de naleving voldoende.

Het toezicht richt zich vooral op spoorwegondernemingen met een lage naleving bij eerdere inspecties en op bedrijven waarvan de inspectie nog geen beeld van de naleving heeft vastgesteld. De inspectie zal de verbetering van de naleving stimuleren door voorlichting en informatie te verstrekken en door op te treden tegen goederenvervoerders die geen goed materieel hebben of het vertrekproces niet goed uitvoeren.

Naar verwachting zal het treinverkeer de komende jaren verder intensiveren. Dit kan leiden tot een grotere druk op het onderhoud en een vergrote kans op overwegaanrijdingen en treinbotsingen.

De inspectie gaat bedrijven een ALARPafweging vragen voor de belangrijkste hardnekkige veiligheidsproblemen. De inspectie beoordeelt de afwegingen in het kader van de vergunningverlening en het veiligheidsmanagementsysteem. De inspectie gaat (nog) meer aandacht geven aan de opvolging van problemen die zij bij inspecties en onderzoeken heeft vastgesteld.

#### *opsporing*

Indien noodzakelijk, zal de inspectie in samenwerking met andere toezichthouders overgaan tot opsporing in gevallen van ernstige overtredingen of fraude.

## incidentafhandeling en onderzoek

### ongevallenonderzoek railvervoer

	2012	2013	2014	2015	2016
aantal onderzoeken	700	600	500	500	500

De inspectie beoordeelt de meldingen van spoorwegbedrijven over incidenten op het spoor en bepaalt aan de hand daarvan waar nader onderzoek gewenst is. Binnen het geheel van de honderden onderzoeken verricht de inspectie jaarlijks gemiddeld 17 uitgebreide onderzoeken naar ongevallen (botsingen en ontsporingen binnen het railvervoer) die bepalend zijn voor de inzet op deze wettelijke taak. Het grote aantal kleinere onderzoeken vermindert door een andere wijze van benutting van informatie. Ook wordt

de verantwoordelijkheid voor het doen van onderzoek vaker aan de bedrijven overgelaten, die vervolgens aan de inspectie de resultaten én maatregelen presenteren ter beoordeling. De onderzoeken door de inspectie (en die door derden) geven informatie die als indicator wordt gebruikt bij het bepalen van bijvoorbeeld de staat van veiligheid van infrastructuur en materieel. Daar waar het veilig vervoer in het geding is, treedt de inspectie op, bijvoorbeeld door het stilleggen van het transport. Bij ernstige ongevallen is het onderzoek wettelijk opgedragen aan de Onderzoeksraad voor de Veiligheid. Op verzoek van de OvV verleent de inspectie ondersteuning en expertise.

### samenwerking

De inspectie werkt intensief samen met andere handhavende diensten, zoals de Inspectie-SZW, het KLPD en de Inspectie V&J. Daarnaast vindt regelmatig contact plaats met de branchevereniging KNV Spoorgoederenvervoer.

Vanuit haar taak als National Safety Authority speelt de inspectie een actieve rol binnen de European Rail Authority.



# 9. het wegvervoer: goederen-, bus- en taxivervoer



## het wegvervoer in vogelvlucht

	goederen- vervoer	busvervoer		taxi
		openbaar	besloten	
aantal bedrijven	37.000	13	850	4.500
beroepsgoederenvervoer	12.000			
eigen vervoer	25.000			
aantal voertuigen	145.000 vrachtauto's en trekkers	6.200	5.100	36.000
aantal chauffeurs	215.000	36.600	5.500	63.000*

\* = aantal geldige chauffeurskaarten

De inspectie richt het toezicht in deze sector op:

- bedrijven;
- vrachtwagens, bussen, taxi's;
- chauffeurs.

Zo'n 25% van de bedrijven in de taximarkt richt zich primair op straattaxi's en ruim 30% vrijwel uitsluitend op contractvervoer. Ruim 2000 bedrijven zijn actief in beide markten. De meeste bedrijven zijn actief in de vier grote steden.

Het goederenvervoer kenmerkt zich door een midden- en kleinbedrijf karakter en door het internationale karakter. Veel bedrijven hebben minder dan tien vrachtwagens. Een gering aantal grote bedrijven heeft er meer dan honderd.

Negentien concessiehouders (provincies en stadsregio's) besteden het streekvervoer per bus openbaar aan. Het besloten busvervoer heeft eveneens een midden- en kleinbedrijf karakter. De bedrijven gebruiken gemiddeld minder dan tien touringcars.

Het internationale busvervoer wordt gedomineerd door enkele grote ondernemingen.

De rol van de inspectie in het goederenvervoer is beperkter dan die in het busvervoer door de grote omvang van deze deelsector. De kern van het toezicht richt zich op de naleving van rij- en rusttijden en van overbelasting. Het algemene beeld van de naleving is dat het overgrote deel (70%) van het domein goed noch slecht presteert. De inspectie kiest ervoor om met goede presteerders te komen tot handavingsconvenanten en vermindering van de toezichtlast en slechte presteerders hard aan te pakken.

## taxi's

In de taximarkt is het veiligheidsbesef over het algemeen laag vanwege de lage toetredingsdrempel en de grote concurrentie, vooral in de vier grote steden. Fraude en illegaal taxivervoer ('snorders') komen dan ook voor.

De voornaamste ontwikkelingen binnen het taxivervoer betreffen de invoering van de Boordcomputer Taxi (BCT) en de wijziging van de wet Personenvervoer (2011).

Vanaf de invoering van de regelgeving geldt een overgangperiode van twee jaar. In die tijd kunnen ondernemers een boordcomputer aanschaffen en inbouwen. Ondernemers mogen in deze periode kiezen welke vorm van registratie zij hanteren (analoog, digitaal of beide). Uitgangspunt van de inspectie is dat de registratie sluitend en controleerbaar is.

Tijdens de overgangperiode geldt een coulanceregeling vanwege het leerproces en onwennigheid met het gebruik van de boordcomputer. Kern van deze afspraak is dat de inspectie lichtere overtredingen door het gebruik van de computer veelal met een waarschuwing afdoet, tenzij duidelijk sprake is van misbruik van de computer. De inspectie beboet in deze periode wel zware bestuursrechtelijke en strafrechtelijke boordcomputergerelateerde overtredingen.

Na de overgangperiode moeten taxichauffeurs en -bedrijven rij- en rusttijden verplicht digitaal bijhouden. Voor taxi's die uitsluitend voor contractvervoer worden ingezet, is een uitzondering gemaakt. Omdat deze vervoerders bij het sluiten van een vervoerscontract vaak geen rekening hebben kunnen houden met de kosten van de boordcomputer, geldt voor deze groep een overgangstermijn van veertig maanden.

## de veiligheidsnormen

Voor het taxivervoer bestaan geen specifieke veiligheidsnormen anders dan de voor het wegvervoer geldende normen voor verkeersdoden en ernstig gewonden (zie voor die norm onder bus- en goederenvervoer).

## vergunningverlening

De inspectie heeft de vergunningverlening voor taxi's volledig overgedragen aan Kiwa. Het gaat om ongeveer 500 ondernemingsvergunningen en 8000 chauffeurskaarten per jaar.

## handhaving

*dienstverlening*

### vraagafhandeling informatiecentrum taxivervoer

	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
e-mail/ brief	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
% binnen norm	90	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag

e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

De overdracht van vergunningverlenende taken aan Kiwa betekent dat het informatiecentrum van de inspectie minder vragen op dit terrein te beantwoorden heeft gekregen. Voor 2012 is nog rekening gehouden met een 'na-ijleffect' in de vraagafhandeling. Door de invoering van de boordcomputer en de uitbreiding van de bevoegdheden van gemeenten voor taxi's verwacht de inspectie een tijdelijke toename van het aantal vragen over wet- en regelgeving.

In 2012 verschijnt het geactualiseerde 'Taxiboekje'. Dit boekje geeft taxichauffeurs en -ondernemers inzicht in relevante wet- en regelgeving en is daarmee vooral voor starters binnen de taxisector van belang. Verspreiding vindt plaats door de Kamers van Koophandel, maar ook door inspecteurs.

De flyer 'Kies voor veilig' waarschuwt potentiële taxiklanten voor het gebruik van illegale taxi's. In de komende jaren zal de flyer breed worden verspreid. De inspectie probeert met de flyer de snorderproblematiek ook vanuit de vraagkant aan te pakken.

toezicht

<b>toezicht taxivervoer</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
convenanten*	5	8	10	12	12
audits	40	55	40	35	35
digitale wegininspecties	1.750	2.000	2.250	2.500	2.750
wegininspecties	4.250	3.825	3.400	2.975	2.975
administratiecontroles	320	300	255	215	215

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De inspectie streeft ook binnen de taxiwereld naar het afsluiten van convenanten met goed presterende bedrijven. De komende jaren streeft zij naar minimaal twee met taxibedrijven gesloten convenanten per jaar. De totale hoeveelheid wegininspecties neemt daardoor af. De komende jaren kiest de inspectie steeds meer voor digitale wegininspecties.

De belangrijkste risico's in het taxivervoer zijn:

Voor *straattaxi's* het niet naleven van regelgeving op het gebied van de kwaliteit van het taxivervoer.

Dit betreft vooral:

- de ondernemingsvergunning;
- de chauffeurskaart;
- de tariefkaart;
- de taxameter;
- de tarieven;
- de klachten- en geschillenregeling;
- de rij- en rusttijden.

Voor de naleving van de rij- en rusttijden laat te wensen over, evenals de naleving van de maximumtarieven. Die blijven de komende jaren de aandacht van de inspectie vragen.

Voor het *rolstoelvervoer* het niet naleven van specifieke regelgeving, vooral voor het vastzetten van rolstoelen. Het betreft hier een kwetsbare doelgroep. De inspectie voert jaarlijks controles uit op rolstoel- en leerlingenvervoer.

De inspectie voert administratiecontroles uit op basis van risicoanalyse. Nieuw ontwikkelde vormen van (digitaal) toezicht (de boordcomputer) ondersteunen bijvoorbeeld het sluiten van convenanten en het verrichten van opsporingsonderzoeken. De inspectie zal waar nodig *mystery guests* inzetten, mede op basis van signalen uit de samenleving.

Naar aanleiding van incidenten in de taxisector heeft de staatssecretaris van Veiligheid en Justitie intensievere screening van de branche toegezegd. Naar verwachting heeft dit tot gevolg dat de inspectie de komende jaren meer chauffeurskaarten zal intrekken dan voorheen.

opsporing

opsporing taxivervoer					
	2012	2013	2014	2015	2016
opsporingsonderzoeken	15	15	15	15	15

Daar waar structureel strafbare feiten worden geconstateerd, zal de inspectie (vaak) in samenwerking met andere toezichthouders een strafrechtelijk traject inzetten.

Sinds 1 juli 2010 is de inspectie bevoegd om in voorkomende gevallen een chauffeurskaart te schorsen. De inspectie besluit tot zo'n schorsing als de houder van de kaart is veroordeeld voor of wordt verdacht van een relevant feit en dat feit is gepleegd terwijl hij zijn beroep van taxichauffeur uitoefende. Een klant, collega-chauffeur of toezichthouder moet schade van het onrechtmatig handelen hebben geleden of er hinder van hebben ondervonden.

## incidentafhandeling en onderzoek

Ongevallenonderzoek in het taxivervoer is geen taak van de inspectie.

## samenwerking

Met KNV Taxi, Sociaal Fonds Taxi en de vakbonden onderhoudt de inspectie contacten op het vlak van voorlichting en informatieverstrekking.

De inspectie werkt samen met regionale politiekorpsen, de Koninklijke Marechaussee, de Belastingdienst, de Rijksdienst voor het Wegverkeer (technische controles), het Nederlands Meetinstituut (taximetercontroles), het KLPD en de vier grote gemeenten. In de samenwerking tussen de regionale politiekorpsen, de Koninklijke Marechaussee en de Belastingdienst spelen handhavingsplatforms een rol. Zij fungeren als netwerk, waarbinnen informatie-uitwisseling en coördinatie van controles plaatsvindt.

## busvervoer

### de veiligheidsnormen

Voor het busvervoer geldt als beleidsmatige veiligheidsnorm de algemene norm voor het aantal verkeersdoden en ernstig gewonden. Voor het busvervoer is geen specifieke norm beschikbaar.

veiligheidsnormen wegvervoer	
	norm 2020
verkeersdoden	500
ernstig gewonden	10.600

Sinds 2009 wordt een verkeersslachtoffer pas als 'ernstig gewond' beschouwd wanneer hij in het ziekenhuis opgenomen is geweest en volgens het internationale medische criterium (Maximum Abbreviated Injury Scale (MAIS)) een letselernst heeft van tenminste niveau 2.

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de arbeidstijdenwetgeving (ATB-V) en de Wet Personenvervoer 2000. Oververmoeidheid door overtreding van de bepalingen van ATB-V is binnen het busver-



voer indirect van invloed op de verkeersveiligheidsnorm. Gemeten over drie jaar ligt het gemiddelde aantal slachtoffers in het busvervoer per jaar op 7,5. Dat aantal is de laatste jaren redelijk constant.

## vergunningverlening

De inspectie heeft de vergunningverlening voor het busvervoer overgedragen aan Kiwa.

## handhaving

### dienstverlening

vraagafhandeling informatiecentrum busvervoer					
	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	400	400	400	400	400
e-mail/ brief	400	400	400	400	400
% binnen behandelnorm	92	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag

e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

De inspectie stelt zich tot doel bij iedere inspectie/audit de regelgeving actief toe te lichten en de ondertoezichtstaande te informeren. Bij wegcontroles krijgen eventuele passagiers een korte toelichting over het doel van de inspectie.

Voorafgaand aan evenementen waar veel bussen en taxi's naartoe komen, legt de inspectie de nadruk op het informeren en begeleiden van betrokken partijen, zoals gemeente, politie, evenementenorganisatie en brancheorganisaties op het gebied van vervoer bij een groot evenement. Het doel is minder overtredingen tijdens een evenement door het vervoer van en naar het evenement goed te organiseren.

### toezicht

toezicht busvervoer					
	2012	2013	2014	2015	2016
aantal convenanten*	12	18	24	30	30
audits	80	105	120	110	110
weginspecties	1.200	1.150	1.000	1.000	1.000
• nationaal	600	550	500	500	500
• internationaal	600	600	500	500	500
administratiecontroles	170	135	110	100	100

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

Het voornaamste risico in het busvervoer dat binnen de competentie van de inspectie valt is vermoeidheid van de chauffeur. In het busvervoer speelt (over)vermoeidheid van chauffeurs een rol bij het ontstaan van verkeersongelukken. Rij- en rusttijden vormen een indicator voor vermoeidheid. Het risico doet zich vooral in het internationaal busvervoer voor, waar chauffeurs vaak onder tijdsdruk werken. De inspectie concentreert haar inspanningen langs de weg op het internationale busvervoer.

#### naleving ATBV-bus

jaar	2011	2012	2013	2014	2015	2016
% naleving	91	91	91	92	92	93

Voor het nationale busvervoer, met zijn relatief veilige status, wil de inspectie de nadruk leggen op het sluiten van convenanten met goed presterende bedrijven. De inspectie streeft ernaar dat eind 2012 twaalf convenanten van kracht zijn. In 2015 wil de inspectie met alle daarvoor in aanmerking komende bedrijven een convenant gesloten hebben of werken aan het traject om tot een convenant te komen.

Op internationale lijndiensten worden vaak lange afstanden afgelegd, met risico's voor de rij- en rusttijden, de technische staat van de bussen en de werking van de snelheidsbegrenzer. De inspectie stemt wegininspecties op deze lijndiensten af met Europese handhavingspartners.

In de planning voor wegininspecties naar besloten busvervoer bestaat 20% uit incidentele controles, die plaatsvinden tijdens acties die zijn gericht op bijvoorbeeld het goederenvervoer.

Het besloten busvervoer leent zich goed voor periodieke acties in vakantietijd en 'schoolreisjestijd'. Risicovolle bedrijven worden periodiek geïnspecteerd.

Binnen het toezicht op het openbaar vervoer voert de inspectie primair administratiecontroles uit. Deze controles richten zich voornamelijk op de naleving van de rij- en rusttijdenregelgeving en de technische staat van het voertuigenpark. Dit toezicht verschuift de komende jaren van administratiecontroles naar convenanten.

#### *opsporing*

Daar waar structureel strafbare feiten worden geconstateerd, zet de inspectie (vaak) in samenwerking met andere toezichthouders een strafrechtelijk traject in.

## incidentafhandeling en onderzoek

Incidentafhandeling en ongevallenonderzoek in het busvervoer is geen taak van de inspectie.

## samenwerking

De samenwerking met de Stichting Keurmerk Touringcarbedrijf (SKTB) zal op termijn een andere vorm krijgen. De inspectie voert daarvoor overleg met de stichting. Het ligt in de bedoeling de stichting (steeds) minder input vanuit de overheid te verstrekken. De stichting zal op termijn geheel zelfstandig moeten beoordelen of een busbedrijf voldoet aan de door het keurmerk gestelde eisen. De inspectie is in gesprek met de stichting om te komen tot eisen die goede naleving garanderen.

## goederenvervoer

De naleving binnen het goederenvervoer over de weg is bij ongeveer 10% van het aantal bedrijven goed te noemen. Het overgrote deel (70%) van de bedrijven presteert qua naleving goed noch slecht. Veel ondernemers zoeken in het goederenvervoer de grenzen van de regelgeving op vanwege de hoge concurrentiedruk en de lage marges.

Door convenanten te sluiten en daardoor de toezichtlast voor de best presterende bedrijven te beperken, door nieuwe digitale instrumenten (digitale tachograaf) en methodieken (auditing, selfassessment) te gebruiken en door diensten te verlenen vergroot de inspectie de effectiviteit en het bereik van haar toezicht.

Overbelading van vrachtwagens leidt jaarlijks tot grote schade aan het wegdek en tot reparatiekosten en files. Rijkswaterstaat breidt het aantal meetlussen in het rijkswegennet uit tot twintig stuks en verbetert de bestaande lussen. De inspectie is toezichthouder en zal naast strafrechtelijk ook bestuurlijk gaan handhaven.

Het goederenvervoer op de weg is internationaal georiënteerd. Europese regelgeving en richtlijnen zijn dan ook van groot belang, ook voor de manier waarop de inspectie haar toezicht inricht.

## de veiligheidsnormen

De inspectie houdt toezicht op de naleving van de arbeidstijdenwetgeving aan de hand van de Europese controlerichtlijn Arbeids-, rij- en rusttijden (ATB-V) wegvervoer en op wetgeving met betrekking tot maten en gewichten (Europese controlerichtlijn 1996/53/EG).

Oververmoeidheid door overtreding van de bepalingen van ATB-V is net als overbelading van vrachtwagens indirect van invloed op de verkeersveiligheidsnorm. Primair betreft het sociale wetgeving en marktordening.

Het driejaarlijks gemiddelde voor dodelijke slachtoffers ligt binnen het goederenvervoer op 47,7. Het aandeel van het goederenvervoer in de totale cijfers is de laatste jaren redelijk constant.

## vergunningverlening

De Nationale en Internationale Wegvervoerorganisatie (NIWO) en de Rijksdienst voor Wegverkeer (RDW) voeren de vergunningverlenende taken in het goederenvervoer uit.

## handhaving

### *dienstverlening*

vraagafhandeling informatiecentrum goederenvervoer					
	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
e-mail/ brief	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
% binnen behandelnorm	92	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag  
e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

De inspectie stelt zich tot doel bij iedere inspectie de regelgeving actief toe te lichten en de ondertoezichtstaande te informeren over rij- en rusttijden, overbelading en andere regels.

De inspectie blijft daarnaast via beurzen en symposia actief voorlichting geven over regelgeving op het gebied van rij- en rusttijden. Chauffeurs kunnen met vragen terecht bij het informatiecentrum van de inspectie.

Technisch falen is een risico in het wegvervoer dat onder de competenties van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de politie valt. Wel wijzen inspecteurs van de inspectie chauffeurs en bedrijven tijdens controles op opvallende technische mankementen. In ernstige gevallen geeft de inspectie informatie door aan het KLPD. Informatie van RDW en het KLPD op dit vlak speelt een rol bij het opstellen van bedrijfsprofielen.

Een voorbeeld van het dienstverlenende karakter van het werk dat de inspectie doet op het gebied van voertuigtechniek is de afstelling van dodehoekspiegels. Uit recente informatie die afkomstig is uit inspecties blijkt dat de afstelling in 80 tot 90% van de gevallen te wensen over laat. De chauffeurs zijn daar vaak zelf niet van op de hoogte. Bij administratiecontroles en wegininspecties bij goederenvervoerders vragen de inspecteurs daar dan ook specifiek aandacht voor.

toezicht

<b>toezicht goederenvervoer</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
aantal convenanten*	15	20	35	45	60
audits	140	200	245	250	250
objectinspecties ATBV-/EVOA	11.000	11.000	11.000	11.000	11.000
administratiecontroles	750	750	750	750	750
inspecties overbelading	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
digitale inspecties	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De grootste risico's in het wegvervoer binnen de bevoegdheden van de inspectie zijn:

- *vermoeidheid van de chauffeur*

<b>naleving ATBV goederenvervoer</b>						
<b>jaar</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>% naleving</b>	83	83	83	84	85	85

In het goederenvervoer speelt (over)vermoeidheid van chauffeurs in minimaal 10 tot 15 procent van het aantal verkeersongevallen een rol. De geconstateerde rij- en rusttijden vormen een indicator voor de vermoeidheid van de chauffeur.

Het nalevingspercentage is gebaseerd op naleving van de bepalingen over de dagelijkse rust, de dagelijkse reistijd en de ononderbroken reistijd.

- *overbelading*

<b>naleving overbelading</b>						
<b>jaar</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>% naleving</b>	85	85	86	88	90	90

Handhaving in het kader van de Europese regels rond maten en gewichten spitst zich in de praktijk toe op de overbelading van voertuigen. Overbelading leidt tot schade aan het wegdek (spoorvorming), een snellere slijtage van kunstwerken (bruggen, viaducten etc.) en daarmee tot hogere onderhoudskosten. Een afgeleid aspect is een hogere dan noodzakelijke bijdrage aan filevorming en onveiligheid die door wegwerkzaamheden worden veroorzaakt. Afgezien van deze veiligheids- en duurzaamheidsaspecten is overbelading ongewenst vanwege oneerlijke concurrentieverhoudingen.

Aan de hand van een real time monitor neemt de inspectie overbeladen vrachtwagens uit de vervoersstroom en weegt ze op een in de nabijheid gelegen terrein van Rijkswaterstaat. Deze wegingen leiden bij overtredingen tot een strafrechtelijke afdoening conform het handhavingsbeleid dat de inspectie met het Openbaar Ministerie is overeengekomen.

Behalve fysieke inspecties voert de inspectie ook digitale inspecties uit. Zij informeert vervoerders aan de hand van overschrijdingen die zij met van *weigh in motion*-meetlussen heeft geconstateerd.

Het toezichtinstrumentarium wordt uitgebreid met bestuursrechterlijke handhaving.

De inspectie wil daarmee het huidige percentage overtredingen (15) terugbrengen naar minder dan 10 in 2015.

Het aantal weg- en administratiecontroles wordt bepaald door eisen die voortvloeien uit de Europese controlerichtlijn arbeids-, rij- en rusttijden wegvervoer (2006/22/EG).

Vanaf 2012 kan de Europese Commissie de eisen aan het aantal uit te voeren objectinspecties aan de weg aanscherpen. Die aanscherping heeft zij afhankelijk gesteld van het percentage bedrijven en chauffeurs dat een digitale tachograaf gebruikt. Vooralsnog is dat percentage nog niet bereikt (48% in plaats van de vereiste 90%).

#### *manipulatie (digitale) tachograaf*

In de afgelopen periode heeft de inspectie bij meerdere wegingen in samenwerking met het KLPD vastgesteld dat wegvervoerders (met name) de digitale tachograaf veelvuldig manipuleren. Informatie van buitenlandse handhavende instanties en importeurs van bedrijfsvoertuigen onderschrijft die constatering. Van 'incidenten' blijkt geen sprake meer.

Manipuleren van tachografen leidt tot ongewenste situaties (verkeersonveiligheid en concurrentievervalsing), die de inspectie met thematische en risicogerichte controleacties wil bestrijden. Bij een onveranderde aanpak zal het probleem alleen toenemen, onder meer doordat het aantal vrachtauto's met een digitale tachograaf (nu ca. 50%) de komende jaren verdubbelt. Omdat de inspectie meer en meer digitaal inspecteert en de betrouwbaarheid van (opgevraagde) digitale gegevens van essentieel belang is, heeft de aanpak van manipulatie voor de inspectie een hoge prioriteit.

#### *opsporing*

<b>opsporing goederenvervoer</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
opsporing	10	10	10	10	10

Daar waar structureel strafbare feiten worden geconstateerd, laat de inspectie samen met andere toezichthouders eventueel een strafrechtelijk traject op een onderzoek volgen.

## **incidentafhandeling en onderzoek**

Incidentafhandeling en ongevalonderzoek in het goederenvervoer is geen taak van de inspectie.

## **samenwerking**

### *internationaal*

(De inrichting van) het toezicht tussen EU-landen vertoont grote verschillen. Het internationale karakter van het goederenvervoer vereist normalisatie en standaardisatie van wet- en regelgeving en toezicht. Daarbij is een belangrijke rol weggelegd voor de samenwerking binnen Euro Contrôle Route (ECReen

samenwerkingsverband van Europese inspectiediensten voor het wegvervoer. De inspectie heeft daarin vanuit haar eigen expertise op het gebied van toezicht en naleving een actieve inbreng.

#### *nationaal*

In het goederenvervoer over de weg zijn vijf handhavende instanties actief: het KLPD, de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit, de Inspectie SZW, de Douane en de ILT. Een gezamenlijk jaarplan, op basis van risicoselectie, vergroot gerichte aandacht en dienstverlening en vermindert de toezichtlast.

De verschillen in de bedrijfsvoering van de vijf instanties, de verschillende stadia in de ontwikkeling van hun dienstverlening en hun toezicht en de niet op elkaar aansluitende ICT-voorzieningen maken het niet goed mogelijk om in één stap tot een volledig geïntegreerd jaarplan te komen. De vijf hebben ervoor gekozen zo'n jaarplan stap voor stap vorm te geven.

#### *gezamenlijk programma 2012*

De samenwerking van de inspectie met andere handhavingsinstanties is erop gericht de toezichtlast te verminderen, de dienstverlening te vergroten en op basis van risicoselectie gerichte aandacht aan bedrijven te geven. Deze samenwerking is gebundeld in drie werkvelden: Inspectieview, convenanten, integrale transportcontroles.

#### *Inspectieview*

Inspectieview is gericht op de uitwisseling van inspectieresultaten tussen aangesloten instanties. Basis is Inspectieview Bedrijven, waarin de instanties resultaten van inspecties bij bedrijven zichtbaar maken.

#### *convenanten*

De inspectie richt de reductie van de toezichtlast op goed presterende bedrijven. Zij sluit convenanten met bedrijven die kunnen aantonen dat ze de zaken goed op orde hebben en de wet- en regelgeving naleven. In de convenanten spreekt de inspectie met bedrijven af hoe ze voor goede naleving zorgen en op welke inspectielast ze mogen rekenen.

#### *integrale transportcontroles*

Het aantal integrale transportcontroles en het aantal regiokorpsen dat daaraan deelneemt zal de komende jaren geleidelijk stijgen. De inspectie zorgt voor een soepel verloop van de controles en onderzocht hoe zij die efficiënter kan inrichten. Een werkgroep kijkt naar mogelijke informatiebronnen, waaronder informatie van ANPR camera's (automatische kentekenplaat herkenning) en van andere handhavende diensten. Daarnaast vergelijkt de inspectie werkwijzen om tot verbeteringen te komen.



# 10. de binnenvaart





## de binnenvaart in vogelvlucht

aantal bedrijven in Nederland (tankvaart, bulkvaart, containervaart)	3.650
aantal schepen beroepsmatig goederenvervoer	9.500
aantal schepen beroepsmatig personenvervoer (hotelschepen, zeilende chartervaart, fast ferries, rondvaartboten)	900
aantal pleziervaartuigen	300.000
aantal binnenhavens (containerterminals, bunkerstations, gevaarlijke stoffenterminals)	389
waaronder grotere havens	150
aantal klassenbureaus dat is aangewezen voor de certificering van binnenvaartschepen	3
aantal particuliere instellingen	3
overige erkende organisaties	187

De binnenvaartsector heeft de typische kenmerken van het midden- en kleinbedrijf. Zo'n 80% van de bedrijven is (eenmans)bedrijf met één schip. Ongeveer 10% van de bedrijven heeft twee of drie schepen.

De inspectie is primair verantwoordelijk voor de handhaving van de Binnenvaartwet en het toezicht op het vervoer van gevaarlijke stoffen in de Binnenvaart. De handhaving van de Scheepvaartverkeerswet is een taak voor de politie en voor Rijkswaterstaat. De rol van de inspectie voor de pleziervaart beperkt zich tot het toezicht op de aanwezigheid van het CE-keurmerk op nieuw verkochte pleziervaartuigen.

De naleving van wet- en regelgeving door de binnenvaartsector blijft over het algemeen achter bij die in de andere domeinen, hoewel die per deelsector verschilt. Resultaten van eigen inspecties, thema-acties en controles door handhavingpartners leiden voor de binnenvaart tot de volgende aandachtsgebieden.

Op het gebied van naleving:

- *instabiliteit/onjuiste stuwage*

Instabiliteit en onjuiste stuwage kunnen leiden tot slagzij/kapseizen, met als risico dat schip, bemanning en/of passagiers vergaan. De naleving in de containervaart is circa 40%. Van de onderzochte schepen was 20% zelfs aantoonbaar instabiel. In de passagiersvaart gaat het vooral om stabiliteit tijdens het vervoer van grote groepen personen, zoals bij evenementen. Belangrijkste oorzaken van niet-naleving zijn gebrek aan kennis bij schippers en slechte informatie-uitwisseling tussen schippers en containerterminals.

- *onjuiste ladinginformatie/lading documenten*

Uit de zogeheten Kreekrakactie 2009 bleek dat van alle gecontroleerde containers met gevaarlijke stoffen 20% niet correct was aangemeld in het IVS90-systeem van Rijkswaterstaat. Volledige, betrouwbare en op de juiste plekken beschikbare ladinginformatie is van belang om bij incidenten en ongevallen voor een effectieve calamiteitenbestrijding te kunnen zorgen. In 2012 gaat de inspectie samen met Rijkswaterstaat na wat de oorzaken zijn van niet-correct aanmelden.

- *vaartijden en bemanningssterkte*

De naleving van de vaartijden en de bemanningssterkte bedraagt ongeveer 50%. De inspectie heeft nog geen onderzoek gedaan naar de oorzaken van dit lage percentage, maar vermoedt dat kostenreductie een belangrijke factor is.

Op het gebied van veiligheidsrisico's:

- *arbogereleerde risico's*

Bijna 40% van de ongevallen is een arbeidsongeval, een lozing van brandstof, ladingverlies, ladingschade etc. De meeste dodelijke ongevallen zijn te wijten aan verdrinking, zowel tijdens de vaart als tijdens het laden en lossen. De meest voorkomende overtredingen zijn het niet dragen van zwemvesten tijdens risicovolle werkzaamheden en onveilige arbeidsplaatsen en arbeidsmiddelen.

- *risicovol vaargedrag*

Het gaat hier om zaken als varen met (te) hoge snelheid, gebrekkige verlichting, varen zonder radar tijdens slecht weer, risico-onderschatting door schippers, vermoeidheid en gebrek aan kennis. Met regelmaat leiden die tot aanvaringen tussen schepen of aanvaringen met de infrastructuur.

- *falende techniek/gebrekking onderhoud*

Vooraf motor- en roeruitval zijn ondanks periodieke keuringen en onderhoud veel voorkomende oorzaken (ca. 20%) van aanvaringen.

## de veiligheidsnormen

risicodragers	norm	huidige trend
ongevallen/incidenten		
waarvan leidend tot zwaargewonden en/of arbeidsongeschiktheid	n.t.b.	stijgend
waarvan met dodelijke afloop		
opvarenden en overige professionals		
• schepen onder Nederlandse vlag		
• bemanning (doden per 10.000 fte/jaar)	n.t.b.	constant
• passagiers (doden/jaar)	n.t.b.	
• walpersoneel laden/lossen		
professionals (doden/jaar)	n.t.b.	constant
medevaarweggebruikers (doden/jaar)		
• bemanning (pleziervaart in aanvaring met beroepsvaart)	n.t.b.	constant
• bemanning (geen aanvaring met beroepsvaart)	n.t.b.	constant

meer informatie over ongevallen en slachtoffers is te vinden in de Veiligheidsbalans die de inspectie elk jaar publiceert

## vergunningverlening

vergunningen binnenvaart	2012	2013	2014	2015	2016
aantal vergunningen	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
% afhandeling binnen kwaliteitsnorm	90	95	95	95	95

In 2011 heeft de inspectie de overdracht van certificerende inspecties aan de markt grotendeels afgerond en heeft zij de afgifte van certificaten gemandateerd aan klassenbureaus en particuliere instellingen.

Daarmee is het grootste deel van het vergunningverleningsproces overgedragen aan marktpartijen. Voor de inspectie resteren op het vlak van de vergunningverlening in de binnenvaart nog scheepsmetingen, erkenningen voor opleidingsinstellingen, ontheffingen, vrijstellingen en bijzondere aanvragen.

## handhaving

### *dienstverlening*

De inspectie werkt eraan om de regels en normen die voor ondertoezichtstaanden gelden toegankelijk en helder te maken, onder andere via internet.

<b>informatiecentrum binnenvaart</b>					
	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
e-mail/ brief	900	900	900	900	900
% binnen behandelnorm	92	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag  
e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

### *toezicht*

<b>toezicht binnenvaart</b>					
	2012	2013	2014	2015	2016
<b>binnenvaart</b>					
aantal convenanten*	10	15	20	25	25
objectinspecties					
• tankvaart	150	100	80	80	80
• containervaart	200	200	200	200	200
• bulkvaart	150	100	80	80	80
• passagiersvaart	150	100	80	80	80
• thema's voor gerichte objectinspecties	3	3	3	3	3
administratiecontroles	50	75	100	125	125
SAB inspecties	1	1	1	1	1
audits					
• klassenbureaus	3	3	3	3	3
• erkende organisaties	50	70	90	90	90
<b>pleziervaart</b>					
objectinspecties	100	50	50	50	50
inspecties naar aanleiding van klachten en meldingen	50	50	50	50	50

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar.

De inspectie geeft de komende jaren hoge prioriteit aan handhaving van de Binnenvaartwet. Zij zet daartoe meerdere inspectiemethoden in. Zo worden convenanten gesloten met partijen die de wet naleven en communiceert de inspectie actief over het normenkader en de eigen verantwoordelijkheid van de sector. Daarnaast wordt een flink aantal objectinspecties aan boord van schepen uitgevoerd. De inspectie stelt zich ten doel om eind 2012 met tien bedrijven convenanten te hebben gesloten.

Om de Binnenvaartwet te handhaven, hanteert de inspectie het bestuursrechtelijke instrumentarium. De politiediensten nemen vanaf 2011 uitsluitend de strafrechtelijke handhaving voor hun rekening.

Om het toezicht op de binnenvaart te kunnen intensiveren, heeft de inspectie personele capaciteit vrijgemaakt door vergunningverlenende taken aan marktpartijen over te dragen.

Binnen de hierboven aangegeven programmering van het toezicht, schenkt de inspectie extra aandacht aan de eerder genoemde veiligheidsrisico's in de binnenvaart. Zij doet dat door middel van specifieke aandacht tijdens reguliere inspecties, themagerichte objectinspecties, de inhoud van handhavingconvenanten, overleg met de sector en met opleidingsinstellingen en communicatie en voorlichting.

## pleziervaart

De rol van de inspectie bij de pleziervaart beperkt zich tot toezicht op met name de aanwezigheid van het CE-keurmerk op nieuw verkochte pleziervaartuigen.

Uit inspectiebevindingen over 2010 bleek dat bij 80% van de bezochte scheepsbouwbedrijven iets valt aan te merken op de manier waarop zij de regels voor het CE-Keurmerk naleven. Om die reden zet de inspectie in 2012 extra capaciteit in om tot verbetering van de naleving te komen. Die capaciteit zet zij in voor voorlichting, inspecties en opsporing. Verder ziet de inspectie toe op de uitgifte van vaarbewijzen door de stichting VAMEX, zoals die is geregeld in de samenwerkingsovereenkomst voor de afgifte van het klein vaarbewijs en het groot pleziervaarbewijs.

## incidentmeldingen en ongevallenonderzoek

### incidentmeldingen en ongevallenonderzoek binnenvaart

	2012	2013	2014	2015	2016
aantal piketmeldingen	100	100	100	100	100
aantal ongevalonderzoeken	10	15	15	15	15

Doel van ongevallenonderzoek is vooral te leren hoe soortgelijke ongevallen voorkomen kunnen worden. De inspectie is 24 uur per dag bereikbaar voor meldingen van ongevallen. Bij ongelukken is de inspectie verantwoordelijk voor het oordeel of de technische staat van het schip het toelaat om verder te varen of dat het schip voor reparatie naar een werf moet. Als het schip gevaarlijke stoffen aan boord heeft, bepaalt de inspectie wat daar, met het oog op de veiligheid, mee moet gebeuren. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) onderzoekt ernstige ongevallen.

## samenwerking

In het toezicht op de binnenvaart werkt de inspectie samen met andere handhavingpartners, zoals Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, de noordelijke provincies en de

politie (KLPD). Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in convenanten.

Met de samenwerking streeft de inspectie naar beter toezicht met minder eigen capaciteit. De inspectie maakt bovendien steeds meer gebruik – onder andere via convenanten - van informatie die onder-toezichtstaanden zelf (digitaal) aanleveren. Daardoor kan de inspectie het inspectieproces effectiever inrichten.

# 11. de zeevaart



## de zeevaart in vogelvlucht

	koopvaardij	visserij
aantal rederijen/schipper-eigenaren	200	20/340
aantal schepen onder Nederlandse vlag*	1.469	404
waarvan		
koopvaardij	1.318	
bruine vloot	65	
overheidsvaartuigen	77	
overige vaartuigen	9	
aantal havens	9	
aantal terminals	24	
aantal klassenbureaus	7	
aantal overige erkende organisaties	40	
aantal keuringsartsen	180	

\* cijfer van 1 januari 2011.

Het toezicht van de inspectie op de zeevaart richt zich op:

- rederijen en schippers/eigenaren;
- schepen;
- bemanning;
- terminals;
- klassenbureaus en overige erkende organisaties/personen;
- gemeenten voor de havenbeveiliging.

De inspectie is ook verantwoordelijk voor het toezicht op de maritieme activiteiten rond de BES-eilanden (Bonaire, Sint Eustatius en Saba).

De koopvaardij is een internationaal opererende sector. Ongeveer 90% van alle getransporteerde goederen wordt wereldwijd door zeeschepen vervoerd. De wetgeving wordt voor het grootste gedeelte bepaald door internationale organisaties als de IMO en de Europese Unie. De EMSA (European Maritime Safety Agency) voert het maritieme beleid van de EU uit en is daarmee een belangrijke partner voor de inspectie.

Jaarlijks doen zo'n 6.000 verschillende buitenlandse schepen Nederlandse havens aan. In totaal doen ze 43.000 keer een Nederlandse haven aan.

De beroepsmatige visserijvloot bestaat uit kotters en trawlers. Trawlers zijn grote diepvriesschepen die veel in buitenlandse wateren verblijven. De rederijen beschikken over meerdere schepen. Kotters zijn kleinere schepen die minder ver weg en dicht bij de kust vissen dan trawlers. Bedrijven in deze sector zijn veelal familiebedrijven in maatschapsvorm.

In de visserij staat het rendement onder druk door vangstbeperkende maatregelen. Bedrijven gaan daardoor op zoek naar mogelijkheden om goedkoper te kunnen exploiteren. In de visserijsector is het veiligheids- en duurzaamheidsbewustzijn mede daardoor een punt van zorg, dat de komende jaren de nodige aandacht van de inspectie zal blijven vragen.

## de veiligheidsnormen

risicodragers	norm	huidige status
ongevallen/incidenten		
waarvan leidend tot zwaargewonden en/of arbeidsongeschiktheid	n.t.b.	stijgend
waarvan met dodelijke afloop		
• bemanning (beroepsmatig aan boord) Nederlandse koopvaardij schepen (aantal doden per 10.000 fte/jaar)	n.t.b.	
• bemanning (beroepsmatig aan boord) Nederlandse vissersschepen (aantal doden per 10.000 fte/jaar)	n.t.b.	
• passagiers aan boord van Nederlandse schepen (aantal doden per 10 miljoen passagiersdagen)	n.t.b.	
• opvarenden buitenlandse schepen in Nederlands beheersgebied (aantal doden over een periode van 10 jaar)	n.t.b.	
• medevaarweggebruikers (doden/per 10 jaar)	n.t.b.	

meer informatie over ongevallen en slachtoffers is te vinden in de Veiligheidsbalans die de inspectie elk jaar publiceert

## vergunningverlening

vergunningen zeevaart					
aantal vergunningen	2012	2013	2014	2015	2016
• koopvaardij	5.400	5.400	5.400	5.400	5400
• visserij	800	800	800	800	800
% binnen kwaliteitsnorm	90	95	95	95	95

Klassenbureaus voeren het overgrote deel van de certificering voor koopvaardij schepen uit. De inspectie heeft ook de nieuwe vergunningverplichtingen die het gevolg zijn van het Sloop- en ballastwaterverdrag en de Maritime Labour Convention aan de klassenbureaus overgedragen. Met audits houdt de inspectie toezicht op de certificerende werkzaamheden die de klassenbureaus uitvoeren. De Kiwa is de instantie die onder mandaat van de inspectie persoonsgebonden documenten afgeeft.

De inspectie geeft zelf nog certificaten af voor de volledige visserijvloot, voor SI-klaseschepen groter dan 24 meter, voor de beroepschartervaart (de bruine vloot) en voor de off-shore. Ook geeft zij enkele specifieke certificaten uit voor de koopvaardij als geheel.

De vergunningverlening in de Visserij wordt in 2012 aangepakt. Tot nu toe is niet voldoende expliciet vastgelegd aan welke eisen de visserij schepen moeten voldoen. Onder meer door het opstellen van beleidsregels zal de inspectie daar invulling aan geven. Verder worden de verantwoordelijkheden van de reders en de schippers in beeld gebracht; daarover zal met de sector overleg worden gevoerd.

## handhaving

### dienstverlening

Met de internetapplicatie 'EasyRules' biedt de inspectie ondertoezichtstaanden een helder beeld van de geldende regels. De inspectie beheert deze voorziening en houdt die actueel.



---

**vraagafhandeling informatiecentrum koopvaardij**

	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
e-mail/ brief	700	700	700	700	700
% binnen behandelnorm	92	95	95	95	95

**vraagafhandeling informatiecentrum visserij**

	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	600	600	600	600	600
e-mail/ brief	100	100	100	100	100
% binnen behandelnorm	92	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag  
e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

---

**afhandeling reizigersklachten zeevaart**

	2012	2013	2014	2015	2016
aantal klachten		100	200	200	200
% binnen behandelnorm	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.

norm: besluitvorming na verificatie van de klacht binnen uiterlijk twaalf weken

Dienstverlening op het gebied van rechten voor passagiers in de zeevaart is vanaf begin 2013 een nieuwe taak voor de inspectie. Het aantal in de tabel hierboven vermelde klachten is een eerste aanname.

---

**afhandeling klachten personeel zeevaart**

	2012	2013	2014	2015	2016
aantal klachten		200	200	200	200
% binnen behandelnorm	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.

De Maritime Labour Convention (MLC) kent vanaf de inwerkingtreding in 2013 een klachtenregeling voor schepelingen. Die kunnen in iedere haven een klacht tegen hun werkgever indienen. De inspectie voert samen met de I-SZW de klachtenregeling uit. Het aantal te behandelen klachten is vooralsnog een aanname.

toezicht

<b>toezicht zeevaart</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
<b>koopvaardij</b>					
aantal convenanten*	10	20	30	40	40
objectinspecties					
• vlaggenstaat					
– Flag state control-inspecties Nederland	180	170	165	160	155
– Maritime Labour Convention		n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
– HOI Nederlandse schepen	180	170	165	160	155
– ballastwatermanagement	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
– overige objectinspecties vlaggenstaat	475	475	475	475	475
– inspecties BES-landen	10	10	10	10	10
• havenstaat					
– Port state control-inspecties Nederland	1.510	1.510	1.510	1.510	1.510
– Maritime Labour Convention		n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	v
– HOI buitenlandse schepen	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
– MARPOL annex VI	230	230	230	230	230
– ballastwatermanagement		n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.	n.t.b.
– overige objectinspecties havenstaat	50	50	50	50	50
– Port state control-inspecties BES	220	220	220	220	220
administratiecontroles vlaggenstaat	20	25	30	35	40
toezicht op klassenbureaus en overige erkende organisaties	50	50	50	50	50
<b>visserij</b>					
objectinspecties	200	225	250	225	200

\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar. *naleving koopvaardij*

Het veiligheidsbewustzijn in de koopvaardij ligt op een behoorlijk niveau. De naleving is op de meeste onderdelen goed te noemen (tussen de 80 en 95%). Nederland is inmiddels twee jaar terug in de top-10 van best presterende landen binnen het Paris MOU on Port State Control, met een vijfde plaats op de White List.

*visserij*

De visserij staat bekend als een risicovolle sector. Met name de naleving van de bemanningsvoorschriften baart de inspectie zorgen. Die is in de afgelopen jaren fors gedaald: van 70% in 2008 naar 43% in 2010. Het aantal doden in de zeevisserij is dan ook hoog: 6,7 per 10.000 bemanningsleden tegenover de algemene norm van 0,5 doden per 10.000 medewerkers in de zeevaart.

Uitkomsten van eigen inspecties, thema-acties en controles door handhavingspartners en andere autoriteiten leiden voor de zeevaart tot de volgende belangrijke risicogebieden.

#### *overbelading/stuwagefouten*

Overbelading en stuwagefouten verminderen de stabiliteit van een schip en kunnen tot slagzij en kapseizen leiden met als risico dat schip, bemanning en/of passagiers vergaan. Uit inspecties op baggerschepen blijkt dat de naleving geleidelijk is verbeterd: van 39% in 2005 tot 77% in 2010. De naleving van de regels voor het vastzetten (schorren) van containers aan boord van zeeschepen is met 40% laag.

#### *arbeidsgerelateerde ongevallen*

Ruim 90% van de ongevallen in de zeevaart is het gevolg van werken met hijsmiddelen, trossen, staaldraden en ankers tijdens het laden, lossen en stuwen van lading en tijdens het transport van containers. Verder blijkt werken met elektriciteit (zoals elektrisch lassen) risicovol. Veelal ontstaan deze arbeidsgerelateerde ongevallen door onvoldoende veiligheidsmaatregelen tijdens het werken.

#### *brand*

Brand is in 4% van de gevallen de oorzaak van ongevallen en ontstaat meestal in de machinekamer door lekkage van olie of door kortsluiting in schakelkasten en kabelbundels. De achterliggende oorzaak is vaak gebrek aan onderhoud. Bij brandbestrijding blijkt regelmatig dat het personeel onvoldoende is geoefend.

#### *bedieningsfouten*

Het gaat hier om inschattingfouten bij het manoeuvreren en navigeren, geen goede uitkijk/zicht en uitval van de besturing. De achterliggende oorzaken zijn vermoeidheid, alcoholgebruik en onoplettendheid.

#### *communicatie en kwaliteit bemanning*

Nederlandse schepen monstren steeds vaker buitenlandse bemanning aan. Daardoor treden vaker communicatieproblemen op.

De naleving van de bemanningsvoorschriften is laag. Op ruim 30% van de gecontroleerde schepen constateert de inspectie ernstige overtredingen.

Voorals vanwege de slechte economische situatie in de visserijsector, leeft de sector de wet- en regelgeving slecht na. De inspectie zet zich in om tot een substantiële verbetering van de naleving te komen door haar handhavingsinstrumentarium aan te scherpen en voorlichting te geven over relevante wet- en regelgeving. Eind 2012 moet de inspectie voldoende inzicht hebben in de oorzaken van niet-naleving en kan zij streefwaarden voor de naleving bepalen.

In de komende periode moet Nederland veel nieuwe internationale regelgeving implementeren die afkomstig is van de IMO, de ILO en de EU. Daarbij heeft de inspectie in hoge mate te maken met regelgeving waarin zowel de aantallen inspecties als ook de manier van toezicht zijn voorgeschreven. De inspectie wil de komende jaren in internationaal overleg komen tot meer risicogestuurd toezicht, onder andere door te werken met convenanten voor ondertoezichtstaanden die goed presteren.

De internationale regelgeving schrijft jaarlijks een minimum aantal (havenstaat) inspecties voor op buitenlandse zeeschepen die Nederland bezoeken. Deze *port state control*-inspecties (PSC-inspecties) zijn afgeleid van een scheepsrisicoprofiel (Ship Risk Profile) en een rederijprestatie-indicator (Company Performance). Voor de vlaggenstaatsinspecties (inspecties op Nederlandse zeeschepen) heeft de inspectie een soortgelijke inspectieprogrammering ontwikkeld als voor de PSC-inspecties. Zij maakt daarvoor gebruik van een rederij-rankingsysteem.

Nu de Netherlands Shipping Inspectorate eigen vestigingen heeft op zowel Bonaire als op St. Eustatius en de PSC-inspecties volledig operationeel zijn, brengt de inspectie in 2012 de bezetting op sterkte en werkt zij samen met lokale partners aan het opzetten van een inspectiesysteem voor de lokale vloot.

Het toezicht op de eerder genoemde risicogebieden voor de koopvaardij en de visserij maakt deel uit van reguliere havenstaat- en vlaggenstaatsinspecties. Zo controleert de inspectie het toezicht op ARBO- en reddingsmiddelen structureel bij elke inspectie die zij uitvoert.

Vanwege de slechte naleving op vissersschepen voert de inspectie sinds het begin van 2010 en met behulp van andere toezichthouders bemanningsinspecties op zee uit. Zij overlegt met de handhavingspartners – want de inspectie heeft zelf geen varende materieel – of deze inspecties de komende jaren geïntensiveerd kunnen worden. Daarnaast heeft de inspectie haar handhavingsinstrumentarium fors aangescherpt en geeft zij extra voorlichting over relevante wet- en regelgeving.

## incidentafhandeling en onderzoek

ongevallenonderzoek zeevaart					
	2012	2013	2014	2015	2016
aantal meldingen en administratieve onderzoeken; waaronder:	250	250	250	250	250
• aangedragen bij tuchtcollege	10	10	10	10	10
• eigen onderzoeken	3	3	3	3	3
• onderzoeken vlaggenstaat/havenstaat	40	40	40	40	40
ondersteund onderzoek door KLPD	7	7	7	7	7

Doel van ongevallenonderzoek is vooral te leren hoe soortgelijke ongevallen voorkomen kunnen worden. De inspectie is 24 uur per dag bereikbaar voor meldingen van ongevallen. Bij ongelukken is het de verantwoordelijkheid van de inspectie om te beoordelen of de technische staat van het schip voldoende is om verder te kunnen varen of dat het schip naar een werf moet voor reparatie. Als er gevaarlijke stoffen aan boord zijn bepaalt de inspectie wat daarmee moet gebeuren met het oog op de veiligheid.

Het onderzoek van ernstige ongevallen vindt plaats door de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).

## samenwerking

In het toezicht op de zeevaart werkt de inspectie samen met andere handhavingspartners, zoals de Kustwacht, Rijkswaterstaat, de Havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam en de politie. Voor zover de samenwerking een operationeel karakter heeft, legt de inspectie die vast in convenanten. Met de samenwerking streeft de inspectie naar beter toezicht met minder eigen capaciteit. Voorts wordt in toenemende mate – onder andere via convenanten - gebruik gemaakt van informatie die door onder-toezichtstaanden zelf (digitaal) wordt aangeleverd, waardoor het inspectieproces effectiever kan worden ingericht.



# 12. de luchtvaart



## de luchtvaart in vogelvlucht

	commerciële luchtvaart*	commerciële luchtvaart/ general aviation	general aviation
aantal vervoerders	31		42
aantal luchtvaartuigen	323		2.470
aantal luchthavens		15	
aantal heliplatforms		215	
aantal technische bedrijven		118	
luchtverkeersleiding en meteorologische dienst		6	
aantal opleidingsinstellingen		121	
aantal keurings- en exameninstanties	69		
aantal brevethouders		14.000	

\* de cijfers betreffen in Nederland gevestigde moederbedrijven.

De inspectie houdt toezicht op de naleving van veiligheids- en milieuwetten en -regels voor de luchtvaart.

Commerciële luchtvaart betreft lijndiensten of charterdiensten voor het vervoer van passagiers en/of vracht met het doel deze diensten aan anderen aan te bieden om winst te maken. *General aviation* is een verzamelnaam voor privé-personen en diverse categorieën bedrijven die geen verkeersvluchten uitvoeren, geen luchtvaartmaatschappij zijn of op basis van nationale wetgeving daar ontheffing voor hebben.

In Nederland verzorgen de LVNL (Luchtverkeersleiding Nederland), de MUAC (Eurocontrol Maastricht Upper Area Control Centre) en Air Operations Control Station Nieuw Milligen (AOCS NM, militaire verkeersleiding) de luchtverkeersleiding. De inspectie houdt geen toezicht op de militaire luchtverkeersleiding.

Voor de BES eilanden (Bonaire, St. Eustatius en Saba) vindt luchtverkeersleiding plaats, voor het vluchtinformatiegebied Curaçao door NAATC (Netherlands Antilles Air Traffic Control) en voor het vluchtinformatiegebied San Juan door PJIAE (Princess Juliana International Airport). De inspectie houdt toezicht op de meteodiensten KNMI en Meteoconsult.

In het Nederlandse luchtruim vinden jaarlijks ruim twee miljoen gecontroleerde vluchten plaats.

Een gecontroleerde vlucht is een vlucht waaraan verkeersleiding wordt gegeven.

De luchtvaartsector is van groot economisch belang (hij draagt ten minste 2% bij aan het bruto nationaal product) en biedt in ons land werk aan ruim 125.000 mensen.

De luchtvaartsector is een hightech industrie waarin de zorg voor veiligheid vanaf het ontstaan één van de belangrijkste oorzaken is geweest voor uitgebreide en zeer gedetailleerde internationale regelgeving. Europese regelgeving en Europese samenwerkingsvormen nemen een steeds prominentere plaats in.

Het toezicht richt zich op de gehele keten: luchtvervoerders, luchtvaartuigen, technische bedrijven, luchtverkeersleiding, bemanning, onderhoudstechnici, keurings- en examineringsinstanties, opleidingsinstellingen, meteodiensten, het luchtruim, luchthavens en luchtvaartvertoningen. Behalve verantwoordelijk voor het toezicht op de veiligheid is de inspectie wettelijk ook betrokken bij de handhaving van milieuvoorschriften, met name op het gebied van geluid.

De inspectie houdt toezicht op de luchtverkeersleiding, luchthavens en de verlening van meteorologische diensten op de BES-eilanden en voert tevens SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) inspecties uit.

## de veiligheidsnormen\*

veiligheidsnormen luchtvaart		
	norm	trend
commerciële luchtvaart		
• aantal dodelijke ongevallen per miljoen vliegbewegingen (Nederlands luchtruim) per jaar	geen toename	neutraal
• aantal dodelijke ongevallen per miljoen vliegbewegingen (van in Nederlandse geregistreerd toestellen) per jaar	geen toename	neutraal
• (in Nederland geregistreerde) total loss vliegtuigen per jaar	geen toename	
general aviation		
• algemeen: aantal ongevallen per 1000 geregistreerde toestellen per jaar, met uitzondering van zweefvliegtuigen en microlight aircrafts	geen toename	neutraal
• zweefvliegtuigen en microlight aircrafts: • aantal ongevallen per 100 geregistreerde toestellen per jaar	geen toename	neutraal
personeel op het luchtvaartterrein		
• aantal doden per 10.000 bevoegden per jaar	n.t.b.	n.t.b.

\* over 5 jaar wil de Nederlandse overheid beschikken over een goed werkend systeem van indicatoren en normen/doelen voor de veiligheidsprestaties van de commerciële luchtvaartsector in Nederland

De luchtvaart is zo gereguleerd dat bedrijven zelf primair verantwoordelijk zijn voor het managen van de veiligheid en daarmee de beheersing van de risico's. Veiligheidsmanagement speelt in de hele luchtvaartketen een cruciale rol.

De EASA (European Aviation Safety Agency) gaat eisen stellen aan de managementsystemen van overheden en bedrijven. De EASA eist één (integraal) managementsysteem waarvan veiligheidsrisicomanagement een onderdeel vormt. Op de lange termijn moet dit leiden tot een verdere verhoging van de luchtvaartveiligheid. De luchtvaartinspectie moet haar managementsysteem aanpassen aan deze nieuwe EASA-regels. De inrichting hiervan vergt de komende jaren extra aandacht.

## vergunningverlening

vergunningen luchtvaart					
	2012	2013	2014	2015	2016
aantal vergunningen	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
% verleend binnen de norm	90	95	95	95	95

De inspectie verwacht de komende jaren een stabilisering van het aantal te verlenen vergunningen. Wanneer een bedrijf een vergunning aanvraagt, beoordeelt de inspectie of het voldoet aan de (veelal internationale) wet- en regelgeving. De inspectie hecht groot belang aan een goede zelfevaluatie van het bedrijf wanneer het een vergunning aanvraagt. Door middel van bewijsstukken geeft de aanvrager bij de



inspectie aan dat zijn bedrijf in overeenstemming met de wet- en regelgeving handelt. Hierdoor wordt toelating tot de markt van nieuwe luchtvaarttechnische en luchtvaartoperationele bedrijven een instrument om de sector als geheel op een kwalitatief hoger niveau te brengen.

Zowel Europees als mondiaal zijn afspraken gemaakt over het afgeven van vergunningen. Daarom wordt de inspectie ook regelmatig door verschillende instanties geaudit: door de EASA, door de ICAO (International Civil Aviation Organization) en door ESIMS/ESARR (Implementation Monitoring and Support). In de toekomst voert de EASA gecombineerde audits uit, wat inhoudt dat één keer in de drie jaar een EASA-audit plaatsvindt. De volgende ICAO-audit vindt in 2016 plaats. De inspectie stelt als doel dat alle internationale audits een goed resultaat opleveren met een beperkt aantal lichte bevindingen en zonder bevindingen van de zwaarste categorie.

## handhaving

### dienstverlening

vraagafhandeling informatiecentrum luchtvaart					
	2012	2013	2014	2015	2016
telefoon	6.000	6.000	6.000	6.000	6.000
e-mail/ brief	2.100	2.100	2.100	2.100	2.100
% binnen de behandelnorm	90	95	95	95	95

normen: telefoon: wachttijd max. 1 minuut, terugbelverzoek uiterlijk de volgende werkdag  
e-mail: reactie binnen vijf werkdagen

De inspectie gaat door middel van workshops, internetpublicaties en symposia de sectorpartijen (vooral via de brancheorganisaties in de general aviation) informeren, zodat bedrijven op tijd conform de nieuwe wet- en regelgeving kunnen functioneren. Ook trendanalyses die de inspectie maakt bespreekt zij tussentijds met de sector.

passagiersrechten luchtvaart					
	2012	2013	2014	2015	2016
aantal klachten	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
% binnen de behandelnorm	95	95	95	95	95

De aandacht die consumentenorganisaties vestigen op de mogelijkheid voor luchtpassagiers om een klacht in te dienen en de uitspraak van het Europese Hof in het Sturgeon-arrest van november 2009 leidden tot veel klachten bij de inspectie. Deze klachtenstroom is nu gestabiliseerd. Om het nalevingsgedrag van luchtvaartmaatschappijen te verhogen en het aantal klachten te verminderen, maakt de inspectie sinds 2011 gebruik van nieuw handhavingsbeleid. Dat geeft de inspectie de mogelijkheid om voor specifieke overtredingen ook met boetes te werken, in plaats van alleen met het al bestaande instrument van het opleggen van een last onder dwangsom. Ook bundelt de inspectie zo veel mogelijk klachten van dezelfde vlucht en handelt deze tegelijk af. Hierdoor zal het aantal klachten dat de inspectie afhandelt verder teruglopen.

De Europese Commissie heeft aangegeven vanaf 2014 de verordening verder te willen aanscherpen. Dit kan mogelijk nieuwe klachten tot gevolg hebben.

## toezicht

toezicht luchtvaart					
	2012	2013	2014	2015	2016
audits					
• luchtvaartbedrijven	321	305	290	275	261
• serviceproviders (luchthavens en luchtruim)	24	24	24	24	24
objectinspecties					
• luchtvaartbedrijven	208	198	188	179	168
• serviceproviders	289	275	261	248	236
• luchtvaartuigen SAFA*	351	400	450	450	450
• luchtvaartuigen overig en DBC	132	132	132	132	132
thema-inspecties	3	4	5	5	5
aantal convenanten **					
• luchtvaartbedrijven	12	20	28	36	44
• serviceproviders	6	7	7	7	7
• historische luchtvaart	1	2	2	2	2
• general aviation	1	1	1	1	1

\* cijfers zijn quotapunten vastgesteld door EASA. Aantallen vanaf 2013 zijn voorlopige cijfers die later door EASA worden vastgesteld.

\*\* totaal aantal convenanten aan het einde van het jaar

Het aantal te sluiten convenanten is ten opzichte van vorig jaar bijgesteld. Een van de redenen is dat de inspectie meer integrale convenanten gaat sluiten (een integraal convenant is één convenant voor bedrijven die naast onderhoud aan vliegtuigen ook operationele vluchten uitvoeren). Daarnaast sluit de inspectie enkele convenanten in de general aviation, bijvoorbeeld voor zweefvliegen en ballonvaren.

In de commerciële luchtvaart werkt de inspectie vooral met audits. Deze vorm van toezicht is een nationale verantwoordelijkheid die grotendeels is gebaseerd op internationale afspraken en regelgeving. Daarnaast werkt de inspectie met object- en thema-inspecties. De objectinspecties worden veelal door Europa voorgeschreven. Het toezicht op ontwerpbedrijven en het certificeren van luchtvaartuigen voert de inspectie uit onder verantwoordelijkheid van de EASA (European Aviation Safety Agency).

In 2010 is de inspectie gestart met het afsluiten van convenanten met goed presterende bedrijven en brancheorganisaties. Doordat de inspectie handavingsconvenanten heeft afgesloten, nemen de audits en de objectinspecties geleidelijk af. De inspectie blijft de bedrijven waar een convenant mee is afgesloten volgen en voert regelmatig (een afgesproken aantal) reality-checks uit. Slecht presterende bedrijven worden vaker geïnspecteerd met als doel deze bedrijven op een hoger niveau te krijgen. Uiteindelijk doel is om ook met deze bedrijven een convenant af te sluiten.

Er vinden op basis van risicoanalyses meer gerichte inspecties bij regionale luchthavens plaats. De kleine luchthavens beschikken over een veiligheidsmanagementsysteem en zijn gecertificeerd. Op basis van risicobeoordeling bepaalt de inspectie de inspectiefrequentie.

De inspectie inspecteert door middel van SAFA-inspecies (Safety Assessment of Foreign Aircraft) buitenlandse vliegtuigen die op Nederlandse luchthavens landen. De EASA geeft namens de Europese Commissie een dwingend advies over het aantal te houden inspecties. Daarnaast inspecteert de inspectie een aantal Nederlandse luchtvaartuigen conform het SANA (Safety Assessment National Aircraft) en SAGA (Safety Assessment General Aviation) inspectieprogramma.

Door middel van een afgestemd ACAM-programma (Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring) heeft de inspectie de wettelijke taak om de gemiddelde luchtwaardigheid van de Nederlandse luchtvaartuigen in kaart te brengen.

Na afronding van het experiment met een nieuw normen- en handhavingssysteem voor het milieu op Schiphol evalueert de inspectie of het dat nieuwe stelsel formeel zal invoeren. In dit handhavingssysteem komt meer nadruk te liggen op systeeminspecties. Wanneer dit normen- en handhavingssysteem in 2012/2013 zal zijn geformaliseerd handhaaft de inspectie de normen en regels van het stelsel.

De ICAO en de EASA stellen de komende jaren voor de meeste activiteiten binnen de luchtvaartsector een veiligheidsmanagementsysteem verplicht. Met de eerste uitbreiding van de EASA-taken in 2012 wordt een dergelijk systeem verplicht voor luchtvaartmaatschappijen, luchtvaartscholen en centra voor medische keuringen. De EASA eist de inrichting van een (integraal) managementsysteem, waarin alle componenten van een organisatie integraal moeten worden bestuurd: veiligheid, risicomanagement, crisismanagement, security, arbeidsomstandigheden, personeel etc. Op de lange termijn moet dit leiden tot een verdere verhoging van de luchtvaart-veiligheid.

In de general aviation is nog niet voorgeschreven dat ondertoezichtstaanden over een veiligheidsmanagementsysteem moeten beschikken. Over enkele jaren is dit voor bepaalde partijen binnen de general aviation wel het geval. Vanwege het grote aantal ongevallen richt de inspectie zich in de general aviation op intensivering van het toezicht en vergroting van het veiligheidsbewustzijn.

Toezicht is gebaseerd op risico's: de inspectie zet de beoordeling van een bedrijf om in een risicogetal op een risicoschaal van één tot honderd, waarbij één de beste score is. Dit risicogetal is opgebouwd uit zowel kwaliteits- als organisatierisico's. Organisatierisico's geven een beeld van de cultuur, de werkwijze en de stabiliteit van een organisatie. Kwaliteitsrisico's geven aan in welke mate een organisatie wet- en regelgeving naleeft. Het kwaliteitsrisico is dan ook de indicator voor het nalevingsgedrag: bij een positionering boven de 40 zijn er problemen met de naleving die moeten worden opgevangen. De inspectie heeft als doel om in 2015 92% van de bedrijven onder het niveau van 40 te brengen.

#### kwaliteitsrisico bedrijven

	2012	2013	2014	2015	2016
% technische bedrijven < 40	88	90	91	92	92
% technische bedrijven < 50	97	98	98	98	98
% operationele bedrijven < 40	85	88	90	92	92
% operationele bedrijven < 50	95	96	97	98	98
% luchthavens < 40	85	88	90	92	92
% luchthavens < 50	95	96	97	98	98

Ook in 2012 werkt de inspectie aan de invoering van een *maturity model* als indicator voor het ontwikkelingsstadium van het veiligheidsmanagementsysteem van de overheid en van afzonderlijke bedrijven.

Internationale (ICAO-) en Europese wetgeving schrijven de invoering van veiligheidsmanagementsystemen voor. Het kwaliteitsrisico is vooral gericht op de mate van naleving, het maturityniveau vooral op de kwaliteit van de veiligheidscultuur. De inspectie zal van beide indicatoren gebruik gaan maken. Verder stelt zij zich ten doel om de gemiddelde score van alle bedrijven per deelsector jaarlijks te verbeteren. Deze doelstelling richt zich op de score van een deelsector als geheel.

<b>gemiddelde risicoscore bedrijven</b>					
	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
technische bedrijven	30	30	30	29	28
operationele bedrijven	34	33	31	29	28
luchthavens	30	30	30	29	28

Op basis van de geconstateerde naleving ziet de inspectie de volgende belangrijkste risico's in de sector. Het uitvoeringsprogramma is erop gericht die risico's te beperken.

#### *human factors*

Een veiligheidsmanagementsysteem kan niet voorkomen dat mensen fouten maken. De uiteindelijke veiligheid wordt mede bepaald door de cultuur binnen bedrijven en de aandacht voor human factors. Een slechte veiligheidscultuur of onderschatting van de rol van *human factors* is daarmee ook een belangrijk risico voor de luchtvaart. De inspectie stimuleert bedrijven acties te ondernemen om niet alleen een veiligheidsmanagement-systeem op te zetten, maar ook de veiligheidscultuur binnen de organisatie te stimuleren.

Een aantal risico's overstijgt het verantwoordelijkheidsgebied van een enkele sectorpartij. De inspectie kan niet direct invloed op die risico's uitoefenen. In dit geval heeft de sector zich doelen gesteld. De verschillende betrokken partijen moeten samenwerken om dergelijke problemen op te lossen. Deze risico's zijn:

#### *ongeautoriseerde kruisingen*

Dit risico wordt veroorzaakt doordat vliegtuigen, zonder de daarvoor verplichte toestemming van de luchtverkeersleiding, luchtverkeersgebieden binnenvliegen. Vaak betreft dit de general aviation. De inspectie zet zwaarder in op opsporing, waarbij zij meer overtreders benadert en waar nodig bestraft. Verder analyseert de inspectie ongeautoriseerde kruisingen die aan het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen zijn gemeld, waarna zij de resultaten aan de sector beschikbaar stelt.

#### *runway incursions*

Een *runway incursion* is een voorval waarbij een luchtvaartuig, voertuig en/of persoon is betrokken die zich, zonder toestemming van de luchtverkeersleiding of met onjuist gegeven toestemming, bevindt in het beschermende gebied van een start- of landingsbaan op een luchtvaartterrein.

Het doel van de inspectie is dat runway incursions van de zwaarste categorieën zich niet op gecontroleerde luchthavens voordoen. Om dat te bereiken promoot zij het European Action Plan for the Prevention of Runway Incursions (EAPPRI 2.0), waarin de inspectie een monitorende rol blijft vervullen. Wanneer daar aanleiding toe is, voert de inspectie audits uit en gebruikt zij het EAPPRI 2.0 als richtsnoer.

#### *vogelaanvaringen*

Vogelaanvaringen vormen een van de grootste risico's in de luchtvaart. Alle partijen moeten zich daarom inspannen om vogelaanvaringen te voorkomen. De inspectie beoordeelt de werking van de vogelaanvarings-

preventie als onderdeel van het veiligheidsmanagementsysteem van een luchthaven. Deze beoordeling vindt plaats tijdens de certificatie van luchthavens en tussentijdse audits en inspecties. Ook beoordeelt de inspectie op basis van voorgeschreven fauna-effectonderzoeken de ontwikkeling van nieuwe bestemmingen in de omgeving van luchthavens die mogelijk vogels aantrekken. De inspectie verzamelt en analyseert gegevens omtrent vogelaanvaringen en volgt op basis van die gegevens de trend.

## analyse van voorvallen

De inspectie is verantwoordelijk voor de verzamelen en het beheer van voorvallen die op basis van Europese regelgeving worden gemeld. Daartoe bestaat het Analysebureau Luchtvaartvoorvallen. In samenwerking met de bedrijven uit de luchtvaartsector worden daar de meldingen geanalyseerd.

## incidentafhandeling en onderzoek

Het ongevalsonderzoek in de luchtvaart is conform internationale regelgeving volledig opgedragen aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Op verzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid of het Openbaar Ministerie levert de inspectie specifieke expertise.

## samenwerking

### *samenwerking binnen Nederland*

De inspectie heeft met de Militaire Luchtvaartautoriteit (MLA) afgesproken om het toezicht te harmoniseren. In 2012 voeren de inspectie en de MLA gezamenlijke audits uit om Eindhoven Airport en Den Helder Airport (civiel) en de vliegbases Eindhoven en de Kooy (militair) te certificeren. Daarna voeren zij gezamenlijke inspecties uit op de militair-civiele luchthavens en de Nederlandse luchtverkeersleidingorganisaties (AOCS NM, LVNL en MUAC).

De inspectieprogramma's worden de komende jaren waar mogelijk en zinvol op elkaar afgestemd met onder meer de Inspectie SZW, de Douane, het KLPD, KMar en de NVWA (Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit).

Het project Redesign Cargo is een langlopend project van de douane waarin die op basis van drie pijlers (regievoering, zogeheten On Stop-controle en certificering) het gehele controleproces van goederen herziet. De inspectie participeert daarin samen met andere inspectiediensten, specifiek voor het onderdeel vervoer van gevaarlijke stoffen. Binnen de regievoering en de On Stop-controle voert de inspectie pilots uit om vast te stellen hoe de controles van gevaarlijke stoffen in dit nieuwe concept kunnen worden ingebed.

### *samenwerking Caribisch Nederland*

De inspectie geeft de inspecties op de BES-eilanden de komende jaren vorm door middel van samenwerking met Caribische partners binnen het Koninkrijk.

### *samenwerking binnen Europa*

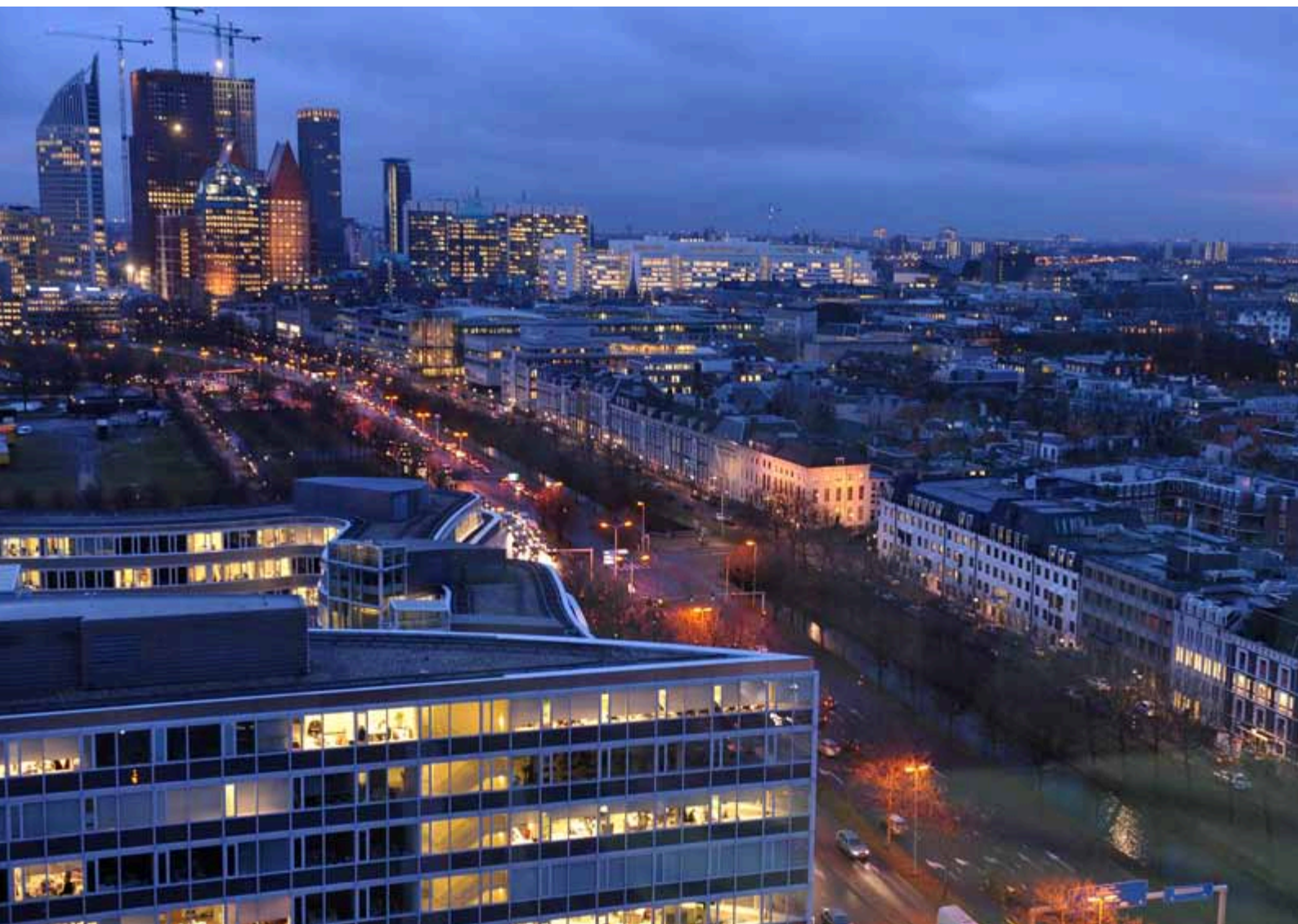
Nederland, Zwitserland, Frankrijk, Duitsland, België en Luxemburg hebben in 2010 het Functional Airspace Block Europe Central-verdrag (FABEC) gesloten. Dit verdrag moet uiterlijk in 2012 worden geratificeerd. Het moet leiden tot een internationaal gedeeld luchtruim met als hoofddoelen onder meer het terugbrengen van vertragingen en grotere vluchtefficiëntie. De nationale autoriteiten die toezicht houden op het verdrag hebben afspraken gemaakt over de gezamenlijke inrichting van het toezicht op de samenwerkende FABEC-verkeersleidingsorganisaties.

De lidstaten gaan elkaar ondersteunen wat betreft de toezichthoudende acties en wisselen expertise uit op basis van onderlinge overeenkomsten: het coöperatieve toezicht. De inspectie houdt toezicht op personen en organisaties die door haar zijn gecertificeerd en op personen en organisaties die door andere lidstaten zijn gecertificeerd maar binnen de Nederlandse grenzen hun activiteiten uitvoeren. De EASA certificeert personen en organisaties die buiten de Europese grenzen opereren. Het coöperatieve toezicht vraagt met name in de startfase extra capaciteit van de inspectie.

In 2011 zijn de Bilateral Aviation Safety Agreements (BASA) van de EU met de Verenigde Staten en Canada van kracht geworden. Door deze overeenkomsten is een aantal handelsbelemmeringen voor de luchtvaartindustrie opgeheven. De toelating van producten en bedrijven tot de luchtvaartmarkt is vereenvoudigd. Voorlopig gelden de verdragen alleen nog voor luchtvaartproducten, luchtvaartonderdelen en onderhoudsbedrijven van luchtvaartuigen. Voor in Nederland gevestigde onderhoudsbedrijven die naast een Europese vergunning ook een Amerikaanse of Canadese vergunning hebben, wordt de inspectie vanaf 2012 de primaire toezichthouder, die mede namens de Amerikaanse of Canadese luchtvaartautoriteiten toezicht houdt. Doordat Nederland relatief veel bedrijven met een Amerikaanse vergunning kent en omdat sprake is van verschil in vergunningsvoorwaarden, nemen de toezichtstaken voor de inspectie toe.



# 13. de bedrijfsvoering





#### *de inspectie als autoriteit*

De inspectie stelt zich tot doel een gekende autoriteit te zijn op het terrein van de handhaving van duurzaamheid en fysieke veiligheid in de leefomgeving en het transport. Dit betekent dat de inspectie de nodige kennis in huis heeft, over de juiste informatie beschikt, toezichtlasten vermindert en daadkrachtig optreedt waar het moet, met inachtneming van de rechtsgelijkheid en de rechtszekerheid. De inspectie investeert in haar vakmanschap en koppelt de ontwikkeling ervan aan wat de samenleving ervan verwacht. Uitgangspunt van al haar handelen is dat de inspectie zich scherp bewust is van de rol die zij speelt in het waarborgen van veiligheid en duurzaamheid: rolvastheid, waarvan professionele afstandelijkheid deel uitmaakt, is een belangrijk onderdeel van het vakmanschap. Of de inspectie ook daadwerkelijk als autoriteit wordt erkend, meet zij vanaf 2011 af aan het oordeel over haar functioneren dat zij de ondertoezichtstaanden eens per twee jaar vraagt.

#### *de samenvoeging*

Na de samenvoeging per 1 januari 2012 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de VROM-Inspectie tot de Inspectie Leefomgeving en Transport staan de komende jaren in het teken van de verdere integratie en vernieuwing van de bedrijfsvoering. Alle ondersteunende bedrijfsvoeringsprocessen worden geïntegreerd, geüniformeerd of vernieuwd. Uitgangspunt daarbij is dat goed werkende processen en systemen behouden blijven en worden gedeeld. Tegelijkertijd gebruikt de inspectie dit moment om aan te sluiten bij rijksbrede ontwikkelingen die samenhangen met het streven naar een compacte overheid. In de bedrijfsvoering zal de inspectie taken met andere overheden delen in gezamenlijke servicecentra.

#### *de inrichting van de organisatie*

Het organigram van de inspectie is aan het eind van dit hoofdstuk opgenomen.

De inspectie bestaat uit zeven domeinen voor de uitvoering van de primaire taken en twee ondersteunende directies. De Inspecteur-Generaal vormt samen met de directeuren het directieteam, dat sturing geeft aan het geheel van de organisatie. Voor domeinoverstijgende onderwerpen (gevaarlijke stoffen, passagiersrechten, bestuurlijke boete en opsporing) treedt een directeur als portefeuillehouder op.

Bij de inrichting van haar organisatie heeft de inspectie ervoor gekozen de verantwoordelijkheden zo laag mogelijk in de organisatie te beleggen en de competenties van medewerkers optimaal te benutten. Het principe 'vertrouwen, tenzij' speelt ook intern een grote rol. Kwaliteitssystemen ondersteunen een rechtvaardig en eenduidig optreden van de inspectie.

#### *de inspectie en de taakstellingen*

De inspectie heeft een Ruttetaakstelling van 10%. De bezetting zal in de komende vijf jaar worden teruggebracht van 1.207 fte in 2012 naar 1.137 in 2016. De belangrijkste uitgangspunten voor het proces om de taakstelling te halen zijn:

- anders werken in het primaire proces;
- kennisbehoud;
- het terugbrengen van de verhouding tussen primair proces en ondersteunende processen naar 85% versus 15%;
- de nadruk leggen op sturing vanuit de lijn;
- digitalisering van het primaire proces met als uitgangspunt een zo groot mogelijke uniformering van de processen binnen de inspectie ;
- op het gebied van communicatie en ICT meer uitbesteden en zo veel mogelijk gebruik maken van standaardoplossingen.

De inspectie blijft inzetten op externe en interne mobiliteit om het daadwerkelijke aantal medewerkers te laten afnemen. De interne en externe vacaturestop blijft gehandhaafd.

---

**verwachte bezetting (per 31-12) in fte**

	2012	2013	2014	2015	2016
ILT	1.207	1.200	1.170	1.144	1.137

**kennisbehoud en ontwikkeling medewerkers**

De komende jaren zal de inspectie moeten bepalen welke kennis en kunde zij met de gereduceerde bezetting nodig blijft houden. Door te sturen op mobiliteit ontstaan binnen de organisatie gaten waar dat niet acceptabel is. De inspectie lost dat op met vrijwillige of, indien nodig, verplichte mobiliteit. De inspectie zal in dat geval door middel van opleiding medewerkers moeten bij- of omscholen om het juiste kennisniveau te bereiken. Om het vereiste kennisniveau van de medewerkers goed te bewaken, zal de inspectie dat niveau eens per twee jaar meten in een enquête onder ondertoezichtstaanden.

**opleidingen**

Goed opgeleide inspecteurs, stafleden en managers vormen een voorwaarde om als autoriteit te kunnen gelden. De inspectie besteedt jaarlijks 1,5 tot 2% van de loonsom aan opleidingen. In 2012 wordt specifieke aandacht gegeven aan de invulling van het begrip vakmanschap.

**diversiteit**

De krimp van de organisatie verhindert dat de inspectie een diversiteitsbeleid door middel van externe instroom kan voeren. Daarom zet zij voorshands in op de ontwikkeling van vrouwen, mensen met een bi-culturele achtergrond, laagopgeleiden en mensen met een handicap die nu in de organisatie werkzaam zijn. Waar dat kan, biedt de inspectie stageplekken aan scholieren en studenten. In 2012 realiseert de inspectie 12 WAJONG/WSW plaatsen.

**ziekteverzuim**

De inspectie hanteert een norm voor het ziekteverzuim van maximaal 4%.

**procesontwerp en ICT**

De inspectie zet ICT oplossingsgericht in vanuit een duidelijke visie op een eenduidige inrichting en uitvoering van de werkprocessen (uniformering van de processen) en vanuit het idee dat die inzet tot een meerwaarde moet leiden. De urgentie om te automatiseren is gezien de taakstelling hoog. Eenvoud en een hoog tempo zijn geboden. Dat betekent dat de inspectie de processen in het hart van de organisatie snel op orde moet brengen. In 2011 is daar een begin mee gemaakt voor de processen toezicht en vergunningverlening. In 2012 zal zij dat ook doen voor de overige bedrijfsfuncties, zoals meldingen, analyse, incidentafhandeling en onderzoek. Uniformering zal ook leiden tot verdere consolidatie van het aantal gebruikte informatiesystemen.

Tegelijkertijd werkt de inspectie eraan om de gehanteerde gegevens eenduidig en betrouwbaar te krijgen en te houden. De gegevens moeten voldoen aan de wettelijke verplichtingen (bijvoorbeeld voor I&M-registers en koppelingen met basisregistraties als NHR, BAG en basisregistratie voertuigen) en moeten uniform worden vormgegeven om ontsluiting en uitwisseling goed mogelijk te maken. De inspectie zal het gegevensbeheer versterken. Zij zal de ICT-infrastructuur aanpassen om de gewenste procesverbeteringen adequaat te kunnen ondersteunen en om de gewenste koppelingen naar de buitenwereld mogelijk te maken.

**vragen, meldingen en klachten**

De inspectie beschouwt de behandeling van vragen en meldingen als een onderdeel van haar primaire processen. Aan de kwaliteit en de afhandelingssnelheid stelt de inspectie specifieke normen en zij zal de klanttevredenheid regelmatig meten. In 2012 worden de website en het Meld- en Informatie Centrum (MIC) van de inspectie verder ontwikkeld, inclusief koppelingen met de overige ICT-systemen in de backoffices.

Op het gebied van dienstverlening werkt de inspectie tevens aan de digitalisering van meldingen. In 2011 is gestart met stromen van meer dan 1000 meldingen per jaar, zoals legionellamelding, bodemmeldingen en melding van straling en nucleair transport. Vanaf 2012 komen de andere meldingen aan de orde.

Klachten van ondertoezichtstaanden over het optreden van medewerkers van de inspectie doorlopen een speciale procedure. Vanwege de onafhankelijkheid heeft de inspectie dit proces buiten het primaire proces geïncorporeerd. De inspectie rapporteert in haar jaarverslag over het aantal, de aard en de resultaten van de klachten.

#### *duurzaamheidsbeleid*

De inspectie wil bijdragen aan reductie van de CO<sub>2</sub>-uitstoot door te letten op de producten die zij inkoop. De doorgevoerde wijziging van het wagenparkbeleid van de inspectie leidt tot minder en schonere autokilometers. De inspectie volgt met haar aankopen de nieuwste ontwikkelingen van schone auto's en stimuleert daarmee de marktontwikkeling. De inspectie wil dat uiterlijk in 2014 90% van haar wagenpark minimaal milieulabel-A heeft.

Het ministerie kent voor de overige faciliteiten een centrale inkooporganisatie. Ook die organisatie richt zich op de inkoop van meer duurzame producten.

#### *de planning- en controlecyclus*

Met dit meerjarenplan zet de inspectie een volgende stap op weg naar resultaatsturing, die inhoudt dat de effecten van het optreden en het handelen van de inspectie zo veel mogelijk in nalevingsindicatoren en prestatie-indicatoren worden gemeten. In een aantal domeinen ontbreekt nog voldoende inzicht in het huidige nalevingsniveau. De inspectie wil die witte vlekken zo spoedig mogelijk invullen. Ook zal zij de vaak nog ontbrekende minimale nalevingsniveaus in overleg met de beleidsdepartementen vaststellen.

Jaarlijks doet de inspectie verslag van de door haar geboekte resultaten. Wat betreft de bedrijfsvoering volgt de inspectie het algemene kader met prestatie- en doelmatigheidsindicatoren voor inspectiediensten waarover in het jaarverslag van het Rijk aan de Tweede Kamer wordt gerapporteerd.

#### *tarieven*

De tarieven die de inspectie momenteel in rekening brengt, dekken nog niet allemaal de kosten. De inspectie volgt het rijksbeleid, waarin externe tarieven voor producten stapsgewijs naar een kostendeckend niveau worden gebracht. De minister bepaalt hoe groot de te hanteren stappen zijn nadat zij betrokken marktpartijen heeft geraadpleegd.

*financieel overzicht*

<b>Begroting</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
totale kosten inspectie	<b>151.297</b>	<b>135.839</b>	<b>130.943</b>	<b>124.563</b>	<b>123.982</b>
opbrengsten					
departement IenM	145.251	129.793	124.897	118.517	117.936
tarieven derden	6.046	6.046	6.046	6.046	6.046
totale opbrengsten	<b>151.297</b>	<b>135.839</b>	<b>130.943</b>	<b>124.563</b>	<b>123.982</b>

bovenstaande cijfers (in duizenden euro's) zijn overeenkomstig de rijksbegroting 2012, onderdeel ministerie van Infrastructuur en Milieu.

De inspectie hanteert de norm dat zij ten minste 95% van de geaccepteerde facturen binnen 30 dagen betaalt.



# Caribisch Nederland



In de komende jaren wil het ministerie van Infrastructuur en Milieu langs twee lijnen invulling geven aan haar programma voor Caribisch Nederland.

De eerste lijn behelst het op orde krijgen van drie basisvoorzieningen: drinkwater, afvalwaterzuivering en afvalverwerking. Daarbij gaat het om eenmalige investeringen, zoals de aansluitkosten op de in aanbouw zijnde rioolwaterzuiveringsinstallatie en het ondersteunen van de organisatie van de exploitatie.

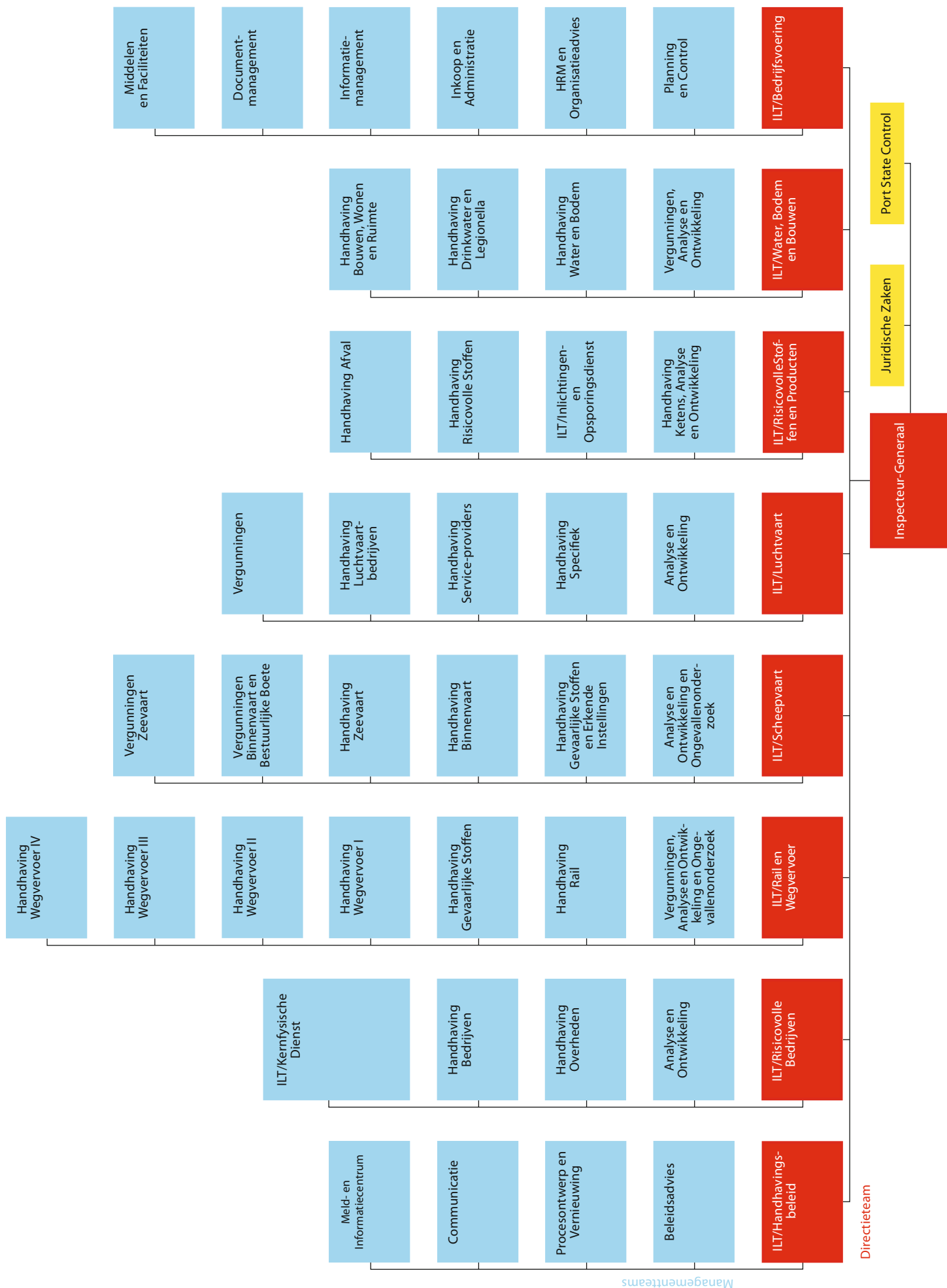
De tweede lijn betreft het realiseren van internationale verplichtingen die op veiligheid zien. Het gaat met name om de luchthavens (ICAO) en de havenontvangstinstallaties (IMO) op de eilanden.

Daarnaast werkt Rijkswaterstaat samen met de drie eilandbesturen aan het inrichten van een crisismanagementorganisatie ten behoeve van de veiligheid van de inwoners bij grote rampen en grote ongevallen.

Op het terrein van het vervoer en de opslag van gevaarlijke stoffen ondersteunt het ministerie initiatieven op de eilanden om het transport en de opslag veiliger te maken. Ook adviseert het ministerie, in samenwerking met de gemeente Breda, op het terrein van verkeersplannen.

Het ministerie ondersteunt daarnaast de eilandbesturen bij het voldoen aan de internationale eisen voor rijbewijzen.


De verantwoordelijkheid van Rijkswaterstaat voor de vergunningverlening (zeedeel) voor lozingen en het onderhoud van vuurtorens en die van de inspectie voor het toezicht op scheepvaart, luchtvaart en drinkwater zijn (of worden) ingepast in de werkzaamheden deze diensten.











Dit is een uitgave van het

**Inspectie Leefomgeving en Transport**

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag  
T 088 489 00 00  
[www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

April 2012